

DÉBATS
DU
SÉNAT DU CANADA

1919
(SESSION SPÉCIALE)

RAPPORT OFFICIEL

TROISIÈME SESSION—TREIZIÈME PARLEMENT—10 GEORGE V.



OTTAWA
THOMAS MULVEY
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1920

SÉNATEURS DU CANADA

LISTE ALPHABÉTIQUE

10 NOVEMBRE 1919.

L'HONORABLE JOSEPH BOLDUC, PRÉSIDENT.

SÉNATEURS.	DIVISION SÉNATORIALE.	RÉSIDENCES.
Les honorables		
BARNARD, G. H.....	Victoria.....	Victoria, C.-B.
BEAUBIEN, C. P.....	Montarville.....	Montréal, Qué.
BÉIQUE, F. L.....	De Salaberry.....	Montréal, Qué.
BEITH, R.....	Bowmanville.....	Bowmanville, Ont.
BELCOURT, N. A., C.P.....	Ottawa.....	Ottawa, Ont.
BÉNARD, A.....	St-Boniface.....	Winnipeg, Man.
BENNETT, W. H.....	Simcoe, E.....	Midland, Ont.
BLAIN, R.....	Peel.....	Brampton, Ont.
BLONDIN, P. E., C.P.....	Laurentides.....	Ottawa, Ont.
BOLDUC, J. (Président).....	Lauzon.....	St-Victor de Tring, Qué.
BOSTOCK, H.....	Kamloops.....	Monte Creek, C.-B.
BOURQUE, T. J.....	Richibouctou.....	Richibouctou, N.-B.
BOYER, A.....	Rigaud.....	Montréal, Qué.
BRADBURY, G. H.....	Selkirk.....	Selkirk, Man.
CASGRAIN, J. P. B.....	De Lanaudière.....	Montréal, Qué.
CHOQUETTE, P. A.....	Granville.....	Québec, Qué.
CLOLAN, H. J.....	Victoria.....	Montréal, Qué.
CROSBY, A. B.....	Halifax.....	Halifax, N.-E.
CURRY, N.....	Amherst.....	Amherst, N.-E.
DANDURAND, R., C.P.....	De Lorimier.....	Montréal, Qué.
DANIEL, J. W.....	St. John.....	St. John, N.-B.
DAVID, L. O.....	Mille-Iles.....	Montréal, Qué.
DENNIS, W.....	Halifax.....	Halifax, N.-E.
DESSAULLES, G. C.....	Rougemont.....	St-Hyacinthe, Qué.
DE VEEER, L. G.....	Lethbridge.....	Lethbridge, Alta.

SÉNATEURS DU CANADA.

SÉNATEURS.	DIVISION SÉNATORIALE.	RÉSIDENCES.
Les honorables		
DOMVILLE, J. Lt.-Col.....	Rothsay.....	Rothsay, N.-B.
DONNELLY, J. J.....	South Bruce.....	Pinkerton, Ont.
DOUGLAS, J. M.....	Tantallon.....	Tantallon, Sask.
EDWARDS, W. C.....	Rideau.....	Ottawa, Ont.
FARRELL, E. M.....	Liverpool.....	Liverpool, N.-E.
FISHER, J. H.....	Brant.....	Paris, Ont.
FORGET, A. E.....	Banff.....	Banff, Alta.
FOSTER, G. G.....	Alma.....	Montréal, Qué.
FOWLER, G. W.....	Kings et Albert.....	Sussex, N.-B.
GIRROIR, E. L.....	Antigonish.....	Antigonish, N.-E.
GODBOUT, J.....	La Salle.....	Beauceville, Ouest, Qué.
GORDON, G.....	Nipissing.....	North Bay, Ont.
HARMER, W. J.....	Edmonton.....	Edmonton, Alta.
KING, G. G.....	Queen's.....	Chipman, N.-B.
LAIRD, H. W.....	Regina.....	Regina, Sask.
LANDRY, P.....	Stadacona.....	Candiac, Qué.
LAVERGNE, L.....	Kennebec.....	Arthabaska, Qué.
LEGRIS, J. H.....	Repentigny.....	Louiseville, Qué.
L'ESPÉRANCE, D. O.....	Gulf.....	Québec.
LOUGHEED, Sir JAMES A., K.C.M.G., C.P.....	Calgary.....	Calgary, Alta.
LYNCH-STAUNTON, G.....	Hamilton.....	Hamilton, Ont.
MACDONELL, A. C.....	Toronto, Sud.....	Toronto, Ont.
MCCALL, A.....	Simcoe.....	Simcoe, Ont.
McHUGH, G.....	Victoria, O.....	Lindsay, Ont.
MCLEAN, J.....	Souris.....	Souris, I.P.-E.
McLENNAN, J. S.....	Sydney.....	Sydney, N.-E.
McMEANS, L.....	Winnipeg.....	Winnipeg, Man.
McSWEENEY, P.....	Northumberland.....	Moncton, N.-B.
MICHENER, E.....	Red Deer.....	Red Deer, Alta.
MILNE, J.....	Hamilton.....	Hamilton, Ont.
MITCHELL, W.....	Wellington.....	Drummondville, Qué.
MONTPLAISIR, H.....	Shawinigan.....	Trois-Rivières, Qué.
MULHOLLAND, R. A.....	Port-Hope.....	Port-Hope, Ont.
MURPHY, P. C.....	Tignish.....	Tignish, I.P.-E.
NICHOLLS, F.....	Toronto.....	Toronto, Ont.

SÉNATEURS DU CANADA.

v

SÉNATEURS.	DIVISION SÉNATORIALE.	RÉSIDENCES.
Les honorables		
O'BRIEN, M. J.....	Renfrew.....	Renfrew, Ont.
PLANTA, A. E.....	Nanaïmo.....	Nanaïmo, C.-B.
POIRIER, P.....	Acadie.....	Shédiac, N.-B.
POPE, R. H.....	Bedford.....	Cookshire, Qué.
POWER, L. G., C.P.....	Halifax.....	Halifax, N.-E.
PRINCE, B.....	Saskatchewan.....	Battleford, Sask.
PRINGLE, R. H. C.....	Cobourg.....	Ottawa, Ont.
PROWSE, B. C.....	Charlottetown.....	Charlottetown, I.P.-E.
PROUDFOOT, W.....	Huron.....	Goderich, Ont.
RATZ, V.....	North Middlesex.....	New-Hamburg, Ont.
ROBERTSON, G. D., P.C.....	Welland.....	Welland, Ont.
ROCHE, W.....	Halifax.....	Halifax, N.-E.
ROSS, J. H.....	Regina.....	Moosejaw, Sask.
ROSS, W. B.....	Middleton.....	Middleton, N.-E.
SCHAFFNER, F. L.....	Boissevain.....	Boissevain, Man.
SHARPE, W. H.....	Manitou.....	Manitou, Man.
SHATFORD, L. W.....	Vancouver.....	Vancouver, C.-B.
SMITH, E. D.....	Wentworth.....	Winona, Ont.
TALBOT, P.....	Lacombe.....	Lacombe, Alta.
TANNER, C. E.....	Pictou.....	Pictou, N.-E.
TAYLOR, J. D.....	New-Westminster.....	New-Westminster, C.-B.
TESSIER, JULES.....	De la Durantaye.....	Québec, Qué.
THIBAudeau, A. A.....	De la Vallière.....	Montréal, Qué.
THOMPSON, F. P.....	Fredericton.....	Fredericton, N.-B.
THORNE, W. H.....	St. John.....	St. John, N.-B.
TODD, I. R.....	Milltown.....	Milltown, N.-B.
TURRIFF, J. G.....	Assiniboia.....	Ottawa, Ont.
WATSON, R.....	Portage-la-Prairie.....	Portage-la-Prairie, Man.
WEBSTER, J.....	Brockville.....	Brockville, Ont.
WHITE, R. S.....	Inkerman.....	Montréal, Qué.
WHITE, G. V.....	Pembroke.....	Pembroke, Ont.
WILLOUGHBY, W. B.....	Moosejaw.....	Moosejaw, Sask.
WILSON, J. M.....	Sorel.....	Montréal, Qué.
YEO, J.....	East Prince.....	Port-Hill, I.P.-E.

CANADA

Débats du Sénat

TROISIÈME SESSION DU TREIZIÈME PARLEMENT DU CANADA, CONVOQUÉ
POUR L'EXPÉDITION DES AFFAIRES, LUNDI, LE PREMIER JOUR DU
MOIS DE SEPTEMBRE, MIL NEUF CENT DIX-NEUF, DANS LA
DIXIÈME ANNÉE DU RÈGNE DE

SA MAJESTÉ LE ROI GEORGE V

SÉNAT.

Séance du lundi, 1er septembre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOL-
DUC.

La séance s'ouvre à deux heures et
quarante-cinq minutes de l'après-midi.

Prières.

OUVERTURE DE LA SESSION.

L'honorable PRESIDENT fait part au
Sénat d'une communication qu'il a reçue
du secrétaire du Gouverneur général, l'in-
formant que Son Excellence le Gouverneur
général se rendra à la Chambre du Sénat
pour ouvrir la session du Parlement, lundi,
le premier septembre, à trois heures de
l'après-midi.

Le Sénat s'ajourne à loisir.

DISCOURS DU TRONE.

A trois heures, Son Excellence le Gou-
verneur général s'est rendu à la salle du
Sénat et a pris son siège sur le Trône. Les
membres du Sénat étant assemblés, il a plu
à Son Excellence d'y faire requérir la pré-
sence de la Chambre des Communes, et cette
Chambre s'y étant rendue, Son Excellence
a ouvert la troisième session du treizième
Parlement du Dominion du Canada, par le
discours suivant:

Honorables messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des Communes:

Dans cette visite, la première qu'il fait au
Canada, Son Altesse le Prince de Galles renoue,
sans tarder, ses excellents rapports avec ses ca-
marades de l'armée canadienne et, en même
temps, entreprend la tâche importante de se
rendre compte, par lui-même, des ressources et
du développement de notre pays, et des aspira-
tions idéales de notre peuple. La chaleureuse

et sincère bienvenue qui l'accueille partout est
une preuve que les liens qui unissent notre pays
à la mère patrie et aux autres Dominions dans
une grande communauté de nations, n'ont ja-
mais été plus intimes ni plus fermes qu'aujour-
d'hui.

L'urgence de procéder immédiatement à l'exa-
men du Traité de paix entre les Puissances ali-
liées et l'Allemagne, signé à Versailles le vingt-
huitième jour de juin mil neuf cent dix-neuf,
m'a forcé de vous convoquer pour reprendre vos
travaux qui, je l'espère, ne seront pas de lon-
gue durée.

Mes conseillers sont d'avis que ce traité ne
devrait pas être ratifié au nom du Canada sans
avoir été approuvé par le Parlement. Des cop-
ies authentiques de ce document seront soumi-
ses sans délai à votre examen.

On vous demandera de plus d'étudier d'autres
mesures parmi lesquelles seront comprises cel-
les que rendent immédiatement nécessaires le
retour prochain de la paix et les conditions du
traité de paix.

Messieurs de la Chambre des Communes:

Des prévisions budgétaires vous seront sou-
mises pourvoyant aux moyens financiers que
pourraient nécessiter le traité de paix et autres
fins.

Honorables messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des Communes:

Pendant plus de cinq ans le monde a subi la
désolation et l'horreur d'une guerre qui lui était
imposée par un esprit et un dessein d'agression
intolérables. Heureusement notre pays n'a pas
souffert des désastres et des ruines qui ont ac-
cablé plusieurs autres nations, mais notre parti-
cipation à la guerre nous a imposé de lourds
fardeaux et de grands sacrifices que notre peup-
le a supportés avec un courage inébranlable. Avec
une respectueuse reconnaissance, nous
nous rendons compte que le monde sort victo-
rieux de cette longue lutte contre les forces d'un
militarisme barbare et d'une attaque féroce. Le
travail de construction pourra être difficile et
même pénible, mais nous devons l'entreprendre
avec la même détermination et le même courage
irréductibles qui ont soutenu notre conduite
durant les années de lutte. A vous et à la
grande nation dont les intérêts vous sont con-
fiés je souhaite la protection divine dans votre
labeur.

Il plaît à Son Excellence le Gouverneur général de se retirer, et la Chambre des Communes quitte aussi la salle du Sénat.

Le Sénat reprend sa séance.

ETUDE DU DISCOURS DU TRONE.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, la Chambre décide que le discours de Son Excellence le Gouverneur général sera discuté demain.

BILL " PRO FORMA ".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED présente un bill intitulé: Loi concernant les chemins de fer.

Le bill est lu pour la première fois.

LE TRAITE DE PAIX.

AVIS DE MOTIONS.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED donne avis qu'il présentera les motions suivantes:

1. Qu'il est expédient que le Parlement donne, et que cette Chambre donne effectivement son approbation au traité de paix (y compris le protocole annexé) signé à Versailles le vingt-huitième jour de juin 1919, dont copie a été déposée devant le Parlement, et qui a été signé au nom de Sa Majesté pour le Canada par les plénipotentiaires qui y sont nommés.

2. Qu'il est expédient que le Parlement donne son approbation, et que cette Chambre donne effectivement son approbation au traité de paix entre les Etats-Unis d'Amérique, l'empire britannique, la France, l'Italie et le Japon et la Pologne, signé à Versailles le vingt-huitième jour de juin mil neuf cent dix-neuf, dont copie a été déposée devant le Parlement, et qui a été signé au nom de Sa Majesté pour le Canada par les plénipotentiaires qui y sont nommés.

3. Qu'il est expédient que le Parlement donne son approbation, et que cette Chambre donne effectivement son approbation à la convention entre les Etats-Unis d'Amérique, la Belgique, l'empire britannique, la France et l'Allemagne, relative à l'occupation militaire des territoires du Rhin, signé à Versailles le vingt-huitième jour de juin mil neuf cent dix-neuf, dont copie a été déposée devant le Parlement, et qui a été signée au nom de Sa Majesté pour le Canada par les plénipotentiaires qui y sont nommés.

Je donne maintenant avis de ces motions pour accéder au désir du gouvernement français qui veut ratifier le traité aussitôt que possible, et si le débat sur l'adresse en réponse au discours du Trône dure plus longtemps que d'habitude, il peut se faire que je tire parti de ces avis de motions. Naturellement, si le débat sur l'adresse est terminé demain, les résolutions concernant le traité de paix viendront ensuite.

L'honorable M. BOSTOCK: Notre opinion au sujet du traité revêtira-t-elle la forme d'une résolution ou d'un bill?

L'hon. PRESIDENT.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai oublié de dire que les résolutions précéderont le bill, afin d'obtenir l'opinion du Parlement aussitôt que possible. Le débat qui accompagne toujours un bill peut être une cause de délai dans l'expression de l'opinion du Parlement. Voilà pourquoi il est désirable d'obtenir cette expression par résolution; mais le bill sera présenté aussitôt que possible, et il sera rédigé selon la teneur des résolutions.

J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat les documents suivants concernant le traité de paix:

1. Le traité de paix entre les alliés et les puissances alliées et l'Allemagne, signé à Versailles le 28 juin 1919.

2. Le protocole supplémentaire au traité de paix, signé à Versailles, le 28 juin 1919.

3. La convention entre les Etats-Unis d'Amérique, la Belgique, l'empire britannique, la France et l'Allemagne, au sujet de l'occupation militaire des territoires du Rhin, signée à Versailles, le 28 juin 1919.

4. La déclaration des gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, de la Grande-Bretagne et de la France, relativement à l'occupation des provinces du Rhin, du 16 juin 1919.

5. La réponse des puissances alliées et associées aux observations de la délégation allemande sur les conditions de la paix, 16 juin 1919.

6. Le traité entre les Etats-Unis d'Amérique, l'empire britannique, la France, l'Italie, le Japon et la Pologne, signé à Versailles, le 28 juin 1919.

Permettez-moi d'ajouter, honorables messieurs, qu'il y a une couple de jours seulement que les documents concernant le Traité de paix nous sont parvenus. On en fait actuellement la distribution. Chaque sénateur recevra la copie du Traité telle qu'elle a été transmise au Gouvernement du Canada. Nous n'avons reçu qu'une copie de la version française, mais nous travaillons à en obtenir un nombre de copies égal à celui des honorables représentants.

L'honorable M. BOSTOCK: Quand obtiendrons-nous ces documents?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ils seront distribués incessamment.

L'honorable M. BELCOURT: Les résolutions que l'on nous soumet ne mentionnent pas les traités spéciaux conclus entre la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et la France. Si je comprends bien, il y a un traité entre la France et les Etats-Unis, et un autre traité entre la Grande-Bretagne et la France; ce sont deux documents séparés.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Apparemment, on n'en fait aucune mention dans ces résolutions. J'en ignore la raison

au moment actuel, mais je me procurerai ce renseignement, et je vous le donnerai quand les résolutions seront soumises pour discussion.

COMITE DES ORDRES ET PRIVILEGES.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose :

Que tous les sénateurs présents pendant cette session, composent un comité pour prendre en considération les usages et coutumes du Sénat et les privilèges du Parlement et qu'il soit permis audit comité de s'assembler dans cette Chambre quand et comme il le jugera nécessaire.

La motion est adoptée.

COMITE DE SELECTION.

Sur proposition de sir James Lougheed, les sénateurs dont les noms suivent forment un comité de sélection chargé de désigner les sénateurs devant composer les différents comités permanents de la présente session, savoir: Les honorables MM. Béique, Belcourt, Bostock, Daniel, Robertson, Tanner, Watson Willoughby et le proposant.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT.

Séance du mardi, 2 septembre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

REPONSE AU DISCOURS DU GOUVERNEUR GENERAL.

Le Sénat reprend en considération le discours que Son Excellence le Gouverneur général a prononcé à l'ouverture de la session.

L'honorable M. NICHOLLS: Honorables messieurs, en proposant un vote de remerciements à Son Excellence le Gouverneur général, en réponse au discours du trône, je veux d'abord remercier l'honorable ministre dirigeant pour l'honneur qu'il m'a fait en me choisissant pour présenter cette motion, et cela surtout parce que, selon moi, la présente session du Parlement fera époque dans l'avancement du Canada vers une situation de plus en plus honorable parmi les nations. Pour la première fois, au cours de notre histoire, nous avons quit-

té le rôle d'une colonie pour nous élever au rang des grandes puissances; et nous en avons la preuve dans le fait que le parlement canadien a été convoqué pour faire l'examen d'un traité de paix et pour le ratifier s'il en juge ainsi.

De plus, ce qui me fait regarder comme très importante la session actuelle, c'est la visite dont vient de nous honorer Son Altesse Royale le Prince de Galles qui a posé hier la pierre angulaire de la tour du nouvel édifice du Parlement. Dans le discours du trône, Son Excellence parle de cette visite dans les termes suivants:

Dans cette visite, la première qu'il fait au Canada, Son Altesse le Prince de Galles renoue, sans tarder, ses excellents rapports avec ses camarades de l'armée canadienne et, en même temps, entreprend la tâche importante de se rendre compte, par lui-même, des ressources et du développement de notre pays, et des aspirations idéales de notre peuple.

Il y a cinquante-neuf ans, en 1860, Albert-Edouard, alors Prince de Galles, posa la pierre angulaire de l'ancien édifice du Parlement, détruit par le feu, il y a quelques années. Le Prince de Galles d'alors, régna dans la suite sous le nom de Sa Majesté le roi Edouard VII, administra sagement son royaume, fut profondément aimé pendant sa vie et très sincèrement regretté après sa mort. Très brillante a été la cérémonie à laquelle nous assistâmes hier quand fut posée, par Son Altesse Royale le Prince de Galles, la pierre angulaire du nouvel édifice que nous espérons occuper bientôt. La destinée du Dominion a passé par différentes phases pendant la période écoulée entre ces deux importantes cérémonies. Mais vous serez tous d'accord avec moi, honorables sénateurs, quand je dirai que, dans cet intervalle de cinquante-neuf ans, aucune modification ne s'est opérée dans le sentiment d'ardente loyauté que le peuple canadien éprouve pour l'empire britannique, le Roi et la famille royale: et, honorables messieurs, les manifestations de loyauté et d'affection dont nous venons d'être les témoins pendant la récente visite de Son Altesse Royale, sont pour moi une preuve irréfutable que les liaisons britanniques forment l'élément le plus indiscutable de notre destinée.

Bien que très jeune, Son Altesse Royale a joué, au cours de la guerre un rôle d'homme mûr, et malgré le rang élevé qu'il occupait, a fait au front un service digne d'éloges; et, selon moi, le fait d'avoir alors été attaché à l'armée canadienne et le fait d'avoir depuis son arrivée au Canada exprimé le désir d'être regardé comme canadien d'aspirations, feront que son départ sera marqué par un regret national; et quand le

temps sera venu de lui souhaiter bon voyage, nos cœurs, au lieu d'un adieu, lui dirons "Au revoir!"

Plusieurs changements ministériels se sont effectués, au Canada, depuis 1860; sept ans après, une nation naissait du fait de l'adoption de l'Acte de la Confédération qui reliait ensemble les provinces éparpillées sur le territoire de l'Amérique britannique du Nord; et depuis ce temps-là, il y eut tant de changements, toujours pour notre bien, que même les plus optimistes de ses clairvoyants et courageux hommes d'Etat (que nous avons appelés les Pères de la Confédération) n'auraient pu concevoir alors le rôle important que le Canada était appelé à jouer, du vivant d'une seule génération.

Honorables messieurs, j'ai ici une copie officielle de ce que je crois être le document le plus important que le monde ait encore vu: un résumé du traité de paix avec l'Allemagne et les termes d'après lesquels la Ligue des nations se constituera. Qui eût pu rêver, au temps de la Confédération, il y a cinquante-deux ans, que nous serions réunis aujourd'hui pour examiner un document d'aussi vaste portée? Comme il ne nous a été transmis que depuis peu et que la majorité des membres de cette Chambre n'ont pu en faire une étude très attentive, je vais vous lire le nom des pays ligüés ensemble. Le fait que notre pays est une des parties au contrat et que notre propre premier ministre a siégé dans les conseils de de l'Empire pendant que l'on élaborait cet important document devrait rejaillir sur l'honneur de la patrie et exciter notre orgueil national. Voici maintenant les pays que j'ai mentionnés: les Etats-Unis d'Amérique, le Royaume de Grande-Bretagne et d'Irlande, le Dominion du Canada, l'Etat d'Australie, l'Union sud-africaine, le Dominion de la Nouvelle-Zélande, les Indes, la République française, le Royaume d'Italie, l'Empire du Japon, le Royaume de Belgique, la République de Bolivie, la République du Brésil, la République de Cuba, la République de l'Equateur, le Royaume de Grèce, la République de Guatemala, la République de Haiti, le Royaume de Hedjaz, la République de Honduras, la République de Libérie, la République de Panama, la République de Nicaragua, la République du Pérou, la République polonaise, le Royaume de Roumanie, la République Tchécoslovaque, la République de l'Uruguay.

Tels sont, honorables messieurs, les différents signataires du traité de paix; et bien que l'on puisse différer d'opinion, c'est une source d'étonnement pour moi que des questions d'aussi vaste envergure dussent

L'hon. M. NICHOLLS.

être étudiées et résolues dans une aussi brève période de temps et que les objections n'eussent pas été plus nombreuses.

Son Excellence note aussi, dans son discours, la nécessité et la sagesse de mettre, dans le plus bref délai, le traité de paix à l'étude. Je suis parfaitement d'accord, quant à ce qui me touche personnellement et voici pourquoi: jusqu'à ce que le monde soit en paix et que nous nous soyons entendus sur les conditions selon lesquelles nous vivrons à l'avenir, impossible d'accélérer la production, et sans une production intensive, impossible de trouver les moyens de suivre la voie qui s'ouvre devant nous.

J'ai en main un numéro du "New York Times" du 20 août, qui constitue un document très utile pour l'étude du traité de paix. Il contient un compte-rendu sténographié d'une conférence du président des Etats-Unis avec le comité des affaires étrangères du Sénat, où le président a dû répondre aux questions qu'on lui posait au sujet des divergences de vues soulevées au Congrès des Etats-Unis. Dans son allocution à la Conférence, le président fit la déclaration suivantes:

J'accueille avec plaisir l'occasion qui nous est offerte d'un échange de vues franc et complet.

Et j'espère que cette conférence aura pour résultat de hâter l'examen du traité de paix. Pardonnez-moi si j'insiste de nouveau sur le fait que c'est au Sénat qu'il incombe, en ce qui regarde les termes de la paix, de ramener les conditions normales dans le pays.

De nouveau donc, j'émet l'avis que le Sénat saisisse la première occasion pour étudier le traité parce que les problèmes auxquels nous devons faire face dans la période de rajustement national revêtent un caractère d'urgence. Pour les résoudre, ces problèmes, il faudra que tous les partis et tous les intérêts s'unissent dans une coopération des plus intimes et des plus désintéressées. Les remettre à plus tard serait exposer notre peuple et les intérêts nationaux qui nous sont chers à un danger manifeste.

Ces phrases, il me semble, expriment très bien l'importance qu'il y a de faire diligence.

Le même jour et dans le même journal, nous lisons, en page de rédaction, l'article suivant avec le titre: "La guerre quand il n'y a pas de guerre":

La conférence du Président et des membres du comité des affaires étrangères du Sénat devrait proposer la ratification du traité sans modification. Dans le discours qu'il prononça à l'ouverture de la conférence, le Président en appela à l'intelligence, à la sincérité, à l'impartialité, au patriotisme et au jugement des sénateurs. Il leur fit remarquer que notre situation est telle que "nous sommes en guerre sans qu'il y ait de guerre"; il leur exposa clairement que l'industrie du pays avait besoin d'une paix définitive; il fit ressortir les risques sérieux que nous encourrions en ajournant davantage, de

perdre quelque chose de la supériorité de notre commerce international; l'ouvrier s'agite et nous ne pouvons compter sur rien de stable dans les conditions du travail tant que nous ignorerons quel sera le règlement définitif; l'avenir de l'Europe demeure incertain, et ce pays ne pourra revenir à sa vie normale que quand l'adoption de ce contrat aura mis fin à l'état de guerre.

Honorables messieurs, il serait peu sage et d'assez mauvais goût, pour moi ou pour tout autre membre de cette Chambre, de discuter ou de critiquer la manière de faire de nos voisins du sud en ce qui touche le traité de paix; mais, il nous est permis de l'espérer, quelle que soit la conclusion à laquelle l'on arrive après un examen aussi complet qu'impartial de la question, la discussion se terminera par un arrangement qui unira les nations anglo-saxonnes dans une paix qui, selon notre conviction, sera permanente et utile au progrès universel; il est également permis d'espérer que la Ligue des Nations devienne pour le genre humain un principe de paix et de bienveillance.

Aussitôt arrivé en Angleterre après la signature de l'armistice, sir Robert Borden fit la déclaration suivante:

Les problèmes qui s'imposent à l'attention de notre nation et à celle d'autres nations-sœurs sont tout aussi difficiles à résoudre que ceux que nous avons affrontés pendant la guerre, et pour ma part, je crois qu'ils le sont davantage. Notre peuple les envisagera avec le même courage, la même détermination et la même confiance que pendant les fatigantes années de guerre.

Honorables messieurs, il me semble que nous avons déjà donné la preuve que le pays a été, et est encore disposé à étudier tous ces problèmes; il me semble aussi que nous avons montré notre intention de rester fidèles à nous-mêmes et de traiter impartialement toutes les classes de la société. En effet, au cours de la dernière session, depuis la proclamation de l'armistice, nous avons rendu plusieurs décrets que je puis citer. Par exemple, l'amendement à la loi des Pensions, qui pourvoit à l'octroi de pensions par le Canada, pensions plus substantielles que dans aucun des pays qui ont pris part à la guerre; la loi des Gratifications de guerre, qui pourvoit à de libérales gratifications, selon l'état de services; la loi de l'Etablissement des Soldats sur des terres, qui pourvoit à ce qu'un secours pécuniaire soit offert aux soldats qui désirent s'établir sur la terre; la création d'un département pour la réintégration des soldats dans la vie civile, auquel est confié le soin du soldat revenu de la guerre, de la minute où il est licencié jusqu'à ce qu'il soit de nouveau casé dans la vie civile; la création d'un bureau de commerce pour surveiller

et empêcher les monopoles, ainsi qu'une hausse excessive dans le prix des denrées; et plusieurs autres ordonnances de plus qu moins grande importance.

Nous avons prouvé, et de plus d'une façon, pendant comme après la guerre, que nous savions comment en porter le fardeau quand notre intégrité ou celle de l'empire était en jeu. Nous savons tous que le Gouvernement a emprunté du peuple canadien un milliard et demi de dollars, en chiffres ronds; mais néanmoins, nous avons adopté la devise de Lloyd George: "Épargnez et travaillez." Les épargnes dans nos banques à charte ont été portées à un milliard et trois-quarts. Nos fermiers ont obéi au commandement: "Épargnez et travaillez", et, selon les derniers chiffres publiés et qui sont purement approximatifs, le rendement total du blé au Canada sera d'environ 230,000,000 de boisseaux évalués à environ \$500,000,000.

Notre balance commerciale penche encore de notre côté, et quelques-uns d'entre vous seront peut-être étonnés d'apprendre que, pendant la dernière année fiscale, nos exportations "per capita" sont montées à \$195, contre \$70 pour les Etats-Unis et \$55 pour la Grande-Bretagne. On nous accuse de gaspillage et peut-être avec plus ou moins de raison; mais, honorables messieurs, un état est comme un individu. A moins d'avoir foi en nous-mêmes, nous serons incapables de conduire notre gouvernement et en même temps satisfaire aux exigences de notre peuple. Et je crois qu'en ce moment, il vaut mieux faire ressortir, non pas nos désavantages, mais nos grands avantages économiques et les ressources merveilleuses dont nous disposons et que l'énergie de la nation saura utiliser en temps opportun.

Comme je l'ai fait remarquer tout à l'heure, le Parlement s'est réuni en session spéciale pour étudier un document qui, à mon sens, est le plus important qui ait été soumis depuis l'origine du monde, le dernier Traité de paix. Il en résultera de grands avantages, mais aussi quelques inconvénients possibles; mais rendons-nous bien compte que si nous devons prendre part à l'entreprise dont nous devons prendre part à l'entreprise dont l'objet est de nous assurer une paix éternelle, nous ne pouvons le faire sans assumer des responsabilités. Je crois, honorables messieurs, qu'après la discussion du Traité de paix et la ratification qui s'en suivra, quand ce Parlement aura été prorogé et que nous nous appliquerons à vaquer à nos affaires, grandement négligées pendant l'effort de la guerre, je crois que le Canada

fera des progrès bien plus rapides que par le passé. Nous, Canadiens, ne sollicitons aucune récompense pécuniaire pour la part que nous avons prise à la guerre; mais nous avons fait quelque chose pour le salut de la liberté et de l'humanité.

Une lecture très hâtive des conditions de ce document, le Traité de paix et d'autres pièces que j'ai pu réunir, me force de dire que je diffère d'opinion avec ceux qui croient que les termes de la paix sont trop rigoureux pour l'Allemagne. Que l'on n'oublie pas que l'Allemagne n'a pas été dévastée. Ses usines sont toutes intactes, contrairement à celles de France et de Belgique qu'il faudra plusieurs années pour reconstruire afin de les mettre en mesure de soutenir la concurrence avec les autres pays. Mais quelque graves que soient ces conditions, nous membres de cette Chambre aurons à les étudier et j'en ai noté quelques-unes des plus importantes que nous devons considérer très attentivement.

Pour un certain temps au moins, la puissance militaire de l'Allemagne est détruite. De l'armée gigantesque d'environ quatre millions d'hommes qu'elle tenait en réserve comme une menace, en 1914, on ne lui laisse plus que des débris, c'est-à-dire 100,000 hommes. Le personnel de la seconde marine du monde est réduit à un corps de 15,000 hommes. On ne lui permet plus d'avoir de forces militaires ou aériennes. Ainsi donc, sur terre, sur mer et dans les airs, sa véritable puissance est détruite et c'est ce qui nous offre une garantie immédiate de paix. Elle a perdu ses colonies qui couvraient un million et demi de milles carrés et on a dépouillé ses frontières d'un territoire égal en superficie à l'Ecosse et au pays de Galles ensemble. On l'a forcée à reconnaître l'entière souveraineté de la Belgique sur le territoire disputé du Moresnet. Elle a renoncé à son empire sur le territoire qui comprend le riche bassin de la Sarre en faveur de la Ligue des nations et elle a cédé entièrement à la France ses mines de houille, telles que délimitées par l'article 41 du traité. Dans quinze ans, les habitants de cette région auront le droit de proclamer leur autonomie et de choisir la forme de gouvernement sous laquelle ils veulent vivre. Plus au sud, l'Alsace et la Lorraine sont rendues à la France et la frontière orientale de ce pays est de nouveau celle d'avant 1870. Ce qui fait ressortir le caractère de frontière naturelle que possède le Rhin, c'est la stipulation en vertu de laquelle l'Allemagne ne peut maintenir ou construire de fortifications à une

L'hon. M. NICHOLLS.

distance moindre que 50 kilomètres de la rive droite du fleuve; et, comme garantie de l'exécution du traité, le territoire allemand à l'ouest du Rhin, de même que les têtes des ponts du Rhin, resteront occupés par les Alliés pendant quinze ans, pourvu que l'Allemagne remplisse fidèlement ses obligations.

Ce qui précède se rapporte à l'ouest. Quant à l'est, il y a des modifications radicales. La Pologne a une nouvelle frontière occidentale. Tout ce qui reste de la Prusse dans les terrains marécageux de l'est est l'extrémité nord de la Prusse occidentale et de la Pologne, ainsi que la moitié de la partie nord de la vieille province de la Prusse orientale. Dans la partie méridionale, les habitants se prononceront par un vote pour l'état auquel ils veulent appartenir. Pareillement, sur une superficie déterminée de la Prusse occidentale, à l'est de la Vistule, les habitants, de leur propre gré, opteront soit pour la Prusse orientale, soit pour la Pologne. Dantzig est libre et les habitants d'une certaine partie de la Haute Silésie se prononceront par un vote entre l'Allemagne et la Pologne. Il appert ainsi que le principe d'indépendance a une place marquée dans le règlement de la paix. Ce résumé indique suffisamment les problèmes impliqués dans la teneur du contrat qui conciliera les intérêts immenses qui sont en jeu, et c'est merveille que des divergences plus marquées ne soient pas survenues.

Aujourd'hui, le crédit du Canada est probablement aussi grand que celui de n'importe quelle nation au monde. Pendant toute la période de la guerre, nos banques ont été les donjons du pays. Comme je l'ai déjà remarqué, nos ressources naturelles sont immenses, et je tiens à répéter que, à partir de la session courante, nous entrons dans une ère nouvelle. Nous ne pouvons probablement pas prévoir, pas plus que les Pères de la Confédération d'ailleurs, les efforts formidables que nous comptons faire, au cours du prochain demi-siècle. L'espoir a toujours servi d'aiguillon dans l'accomplissement de nos projets et c'est la clef du succès. Espérons qu'à l'avenir, le Canada continuera non seulement à progresser, mais qu'il ne fera rien de contraire à l'attitude noble et honorable où il se trouve aujourd'hui.

Pour conclure, honorables sénateurs, j'ai l'honneur de proposer:

Qu'une adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général dans les termes suivants:

Qu'il plaise à Votre Excellence:

Nous, très fidèles et loyaux sujets de Sa Majesté, le Sénat du Canada, assemblés en Parle-

ment, demandons qu'il nous soit permis d'offrir nos humbles remerciements à Votre Excellence pour le gracieux discours que Votre Excellence a fait aux deux Chambres du Parlement.

L'honorable M. FOWLER: Honorables messieurs, celui qui appuie l'adoption d'une adresse se trouve toujours dans une position désavantageuse par le fait que l'on choisit toujours, pour la proposer, l'orateur le plus en vue; je me sens réellement dépassé aujourd'hui par le discours que vient de prononcer l'honorable représentant de Toronto (l'honorable M. Nicholls).

Comme il l'a dit, la présente occasion est exceptionnellement intéressante, et cela pour deux raisons; d'abord, à cause de la visite de Son Altesse Royale le Prince de Galles qui met le pied, pour la première fois, sur la terre canadienne; ensuite, parce que nous mettons à l'étude le Traité de paix, résultat de la plus grande guerre que nous ayons eue depuis l'origine du monde. Ces deux événements concourent à faire de cette session parlementaire quelque chose de très important. Et je ne me sens pas assez éloigné pour définir toute l'importance de cette circonstance et pour essayer d'appuyer la présente Adresse comme il convient de le faire.

C'est avec un sentiment de joie que nous avons accueilli au Canada Son Altesse Royale, Edouard, Prince de Galles. Ce n'est pas la première fois qu'il vient en contact avec les Canadiens. Une partie de son service militaire, digne d'éloges en tous points, s'est écoulée au milieu des Canadiens. Contrairement à ses consins, les Hohenzollern, au lieu de commander un corps d'armée, voire même toute une armée, il commença au bas de l'échelle; il débuta comme lieutenant et fit le service des tranchées, tout comme un grand nombre de lieutenants et de soldats canadiens, et, il y risqua chaque jour sa vie. Contrairement encore à ses cousins Hohenzollern, qui prenaient un soin tout particulier de leurs odieuses personnes, le Prince est venu dans ce pays; il n'en a encore vu qu'une partie; mais il s'est acquis l'amitié partout où il est allé. Il pourrait vraiment répéter les paroles du grand capitaine de l'antiquité: "Je suis venu, j'ai vu, j'ai vaincu". Je me demande s'il y a une seule circonscription électorale au Canada ou du moins dans cette partie du Canada qu'il a traversée, qui ne l'élirait pas demain par acclamation comme son représentant. Je sais bien pour ma part que je ne m'aventurerais pas à opposer ma candidature à la sienne dans aucune circonscription; je sens que j'essuierais une défaite désastreuse. Il est délicieux d'éprouver le sentiment que,

si ce jeune homme vit, l'avenir est assuré, et de savoir qu'il continuera, sur le trône de cet empire une lignée de monarques remarquables par leur noblesse, à très peu d'exceptions près. Sous bien des rapports, il ressemble à son grand père, le grand pacificateur, aux qualités d'homme d'état duquel, nous le savons, nous sommes largement redevables de la situation que nous nous sommes acquise dans cette guerre, ainsi que de la magnifique sympathie qui existait entre la France et l'Angleterre quand la guerre fut déclarée.

Le traité de paix est soumis à cette Chambre. C'est un document nécessairement volumineux. On a beaucoup critiqué les plénipotentiaires pour le temps qu'ils prenaient à rédiger ce traité de paix à Versailles; mais cette critique me semble aussi peu fondée que possible. Nous avons eu quatre ans et demi de la plus grande guerre de tous les temps, et il suffira au public de revoir son histoire pour constater que des guerres, insignifiantes, comparées à celle-ci, et dont l'enjeu était bien moindre, ont demandé des négociations beaucoup plus longues. Mais, peuple impatient, nous croyons que tout se doit faire dans une journée ou deux. Mon avis est que les hommes qui se sont réunis à Versailles pour résoudre les grandes questions soulevées, ont une très grande valeur et qu'ils ont accompli un travail splendide.

On a critiqué le fait que, au bout du compte, l'Allemagne s'en tirait un peu trop facilement. Qu'on étudie sérieusement le traité et je suis sûr que ce n'est pas là la conclusion à laquelle on en viendra. L'Allemagne méritait un châtement terrible; mais pour qu'elle fût en mesure de payer l'indemnité, il ne fallait pas l'anéantir; on devait absolument lui laisser un peu de latitude afin que ses habitants pussent travailler et gagner l'argent nécessaire pour réparer les dévastations dont ils avaient été les artisans. Toutes les précautions ont été prises, il me semble, dans les conditions du traité, pour que l'Allemagne, de toute façon, ne se relève pas avant cinquante ans— et alors, nous serons tous morts.

L'honorable M. BRADBURY: Non, non.

L'honorable M. FOWLER: Je crois bien que tous les membres de cette Chambre le seront. S'ils ne meurent pas avant ce temps-là, ils le devraient.

L'honorable M. DOMVILLE: Ici, on ne meurt pas.

L'honorable M. FOWLER: Quoiqu'il en soit, ceux qu'on avait chargés de régler

cette affaire avaient le devoir de protéger la postérité et c'est ce qu'ils ont fait, je crois. Je n'ai eu que peu de temps pour feuilleter le traité. J'ai reçu mon exemplaire hier soir et je l'ai parcouru avant de me mettre au lit. J'ai été particulièrement frappé de la réplique faite par la conférence alliée au parlementaire allemand, le comte de Brockdorff-Rantzau qui s'opposait à certaines stipulations du traité. Je voudrais que chaque sénateur lise attentivement et étudie cette réponse. C'est un magnifique document d'état, certainement le plus beau que j'aie vu, et, je crois, le plus beau qui se soit jamais rédigé. Personne, après l'avoir lu, ne trouvera que l'Allemagne s'en est tiré à bon compte. Je crois que les conditions sont aussi justes et aussi convenables qu'elles peuvent l'être; mais selon moi, la grande difficulté sera de les faire observer.

On a pourvu à une Ligue des nations pour contraindre l'Allemagne à remplir les conditions qu'on lui a imposées par suite de sa défaite dans la guerre. Que la Ligue des nations fasse son devoir et nous n'aurons plus de difficultés avec l'Allemagne; si les personnages qui composent l'Exécutif de la Ligue des nations font observer les termes du traité de paix, l'Allemagne ne pourra plus entraîner le monde dans une autre guerre gigantesque; il lui sera absolument impossible de relever le front dans une autre guerre offensive. On a trouvé le mécanisme; mais c'est un mécanisme humain, et de la mise à exécution de ses dispositions dépendra le résultat.

Il me semble que nous pouvons nous féliciter des conditions du traité de paix signé à Versailles par les puissances alliées, ainsi que par les puissances ennemies de l'Europe centrale. Nous avons fait, dans notre pays, notre devoir pendant la guerre; je ne crois pas que nous ayons fait plus que notre devoir, parce que c'était le devoir de toute nation qui se respecte de faire tout en son pouvoir pour terminer cette guerre et obtenir des garanties qu'il n'y en aura plus de semblable à celle-ci. Le Canada s'est créé des responsabilités financières formidables par rapport à la guerre. Comme l'a déjà dit l'honorable représentant de Toronto (l'honorable M. Nicholls), nous avons emprunté un milliard et demi; et nous devons encore emprunter plusieurs centaines de millions pour éteindre le coût de la guerre. A mon sens, nous devons nécessairement pratiquer l'économie dans ce pays. Je déplore le gaspillage que nous voyons de tous côtés. Nous devons pratiquer l'économie pour nous relever du

L'hon. M. FOWLER.

fardeau formidable—c'en est un—que nous avons assumé; nous n'en avons pas encore trop senti les effets; mais nous les éprouverons certainement. Je ne suis pas alarmiste; mais en même temps je crois qu'il faut faire résonner la vraie note; et, pour les hommes publics de ce pays, la vraie note à toucher, c'est celle de l'économie. Et c'est au Gouvernement à donner l'exemple; en fait de dépenses, il ne doit faire que celles qui sont absolument nécessaires. S'il nous donne l'exemple de l'économie, le peuple pourra le suivre. Si, au contraire, il donne un exemple de gaspillage et de folles dépenses, le peuple se guidera sur cet exemple et nous verrons la prodigalité continuer à se donner libre carrière.

Le temps est venu d'une sage politique. Le pays a d'immenses ressources; aucun autre jeune pays n'en a d'égales; les nôtres sont prodigieuses; mais si nous ne les exploitons pas, elles n'ont aucune valeur pour nous et ne sont d'aucun bénéfice. Une politique éclairée est nécessaire pour développer nos ressources de manière que nous ne ressentions pas le contrepoids de notre dette. Si nos hommes d'affaires comprennent leur devoir et accomplissent leur tâche d'une façon adéquate en exploitant les ressources du pays, et s'ils marchent avec confiance dans le sens indiqué par mon honorable ami de Toronto, l'avenir est plein de promesses. D'un autre côté, si les hommes d'affaires ne s'éveillent pas aux besoins de la situation, si le Gouvernement continue à dépenser de l'argent, y allant par millions et centaines de millions là où des milliers suffiraient, l'avenir est sombre. Telle est mon opinion que partagent sans doute un grand nombre des habitants de ce pays. J'aime à croire que, quelque parti qui soit au pouvoir, les hommes d'Etat qui dirigent les destinées de ce pays se guideront à l'avenir d'après ces principes et la nation se libérera alors du poids des impôts qui pèse aujourd'hui sur ses épaules.

On a édicté une législation relative au coût élevé de la vie. Elle est excellente. Plusieurs anomalies qui existent en rapport avec le coût de la vie pourraient s'éliminer et j'espère que le Bureau du Commerce y verra.

Je n'ai pas d'autres remarques à faire. Je vous remercie de m'avoir écouté si patiemment et j'appuie la motion avec plaisir.

L'honorable M. BOSTOCK: Honorables messieurs, je tiens à féliciter le proposeur de l'adresse et celui qui l'a appuyée, pour la façon habile avec laquelle ils ont parlé et je veux me joindre à eux dans les remarques qu'ils ont faites au sujet de la

visite de Son Altesse Royale le Prince de Galles. Nous étions pour la plupart présents à la pose de la pierre angulaire de la Tour de la Victoire et nous avons eu là l'excellente occasion d'entendre Son Altesse Royale s'adresser au peuple canadien en des termes qui ont assurément impressionné chacun de ceux qui ont eu l'honneur et le plaisir de l'entendre. Nous anticipons le moment où il prendra la direction des affaires de l'empire et je suis sûr que nous aurons en lui un des rois les plus populaires qui aient rempli cette fonction. Au cours de son voyage jusqu'à la côte du Pacifique, il ne manquera pas de créer la même impression que dans l'Est, et je suis convaincu que la réception dont il a été l'objet de la part de la population de l'Est sera répétée et même surpassée, si possible. Si l'on me permet de faire une remarque, je dirai que ceux qui tracent son itinéraire seront peut-être portés à trop lui demander; il me semble qu'il ne faut demander à personne de s'épuiser à recevoir le public; tous ceux qui ont l'expérience de ces démonstrations savent que c'est là une tâche difficile et pénible. Parlant au nom du public de l'Ouest, je suis sûr qu'il y sera accueilli avec le plus vif enthousiasme.

Je regrette de n'avoir pu me rendre assez tôt pour prendre part à la démonstration. La grande étendue de ce pays et les distances que l'on a à parcourir nous empêchent quelquefois et malheureusement d'être là où nous aimerions être.

On nous demande dans le discours du Trône d'étudier le traité de paix conclu entre les alliés et leurs puissances associées et l'Allemagne, traité signé à Versailles le 28 juin 1919. Le proposeur de l'adresse et celui qui l'a appuyée ont parlé très favorablement de l'arrangement qui s'est effectué en vertu de ce traité. Celui-ci est très compliqué, et il n'y a aucun doute que la besogne accomplie par les représentants des divers pays était très ardue et très ennuyeuse. Ce n'est pas seulement un traité de paix avec l'Allemagne, mais il comprend de plus le Pacte de la Ligue des Nations. C'est le dernier qui doit intéresser le plus les Canadiens puisqu'il traite de la situation du Canada parmi les pays du monde.

Au début de la guerre, le peuple canadien était unanime dans sa volonté de faire tout son possible pour aider la Grande-Bretagne à combattre pour la liberté contre le militarisme barbare des Allemands. Nous prîmes part à la guerre de notre propre gré; personne ne nous y força; et nous y avons mis toute l'énergie dont nous

étions capables. Mais ce traité nous engage à prendre certaines attitudes dans l'avenir. Malheureusement je parle avant que l'honorable ministre dirigeant se soit exprimé; et jusqu'ici nous n'avons pas eu d'explication au sujet de la situation du Canada, d'après les stipulations du Traité de la Ligue des Nations. Plusieurs esprits sont sous l'impression que nous sommes aujourd'hui rassemblés dans le but de donner notre approbation à ce traité; quelques-uns m'ont dit que nous nous réunissions pour le ratifier. J'aimerais à vous lire les termes employés par M. Lloyd George à la Chambre des communes d'Angleterre quand il demanda à ses membres l'approbation de ce traité. Voici ce qu'il dit au début de son discours:

Je dois déposer sur le bureau de cette Chambre et vous demander la permission de présenter deux bills pour faire exécuter les termes du document le plus important auquel l'empire britannique ait encore apposé sa signature. Il y a donc deux bills que je dois demander à la Chambre la permission de présenter. Il n'est pas nécessaire d'obtenir la ratification d'un traité par le Parlement, excepté dans un ou deux cas. La ratification est laissée à la Couronne; mais le traité de paix, signé samedi dernier, contient certaines dispositions dont l'exécution nécessite une loi du Parlement.

Je veux donc demander la permission de présenter un bill, rédigé de la façon ordinaire, pour permettre à Sa Majesté de faire les nominations, constituer les bureaux, rendre des arrêtés ministériels et prendre toutes les mesures jugées par elle nécessaires pour mener à bien l'exécution du traité et pour appliquer les stipulations dudit traité. C'est la méthode généralement suivie, je crois, quand de semblables mesures ont été déjà présentées. Une loi du Parlement est également nécessaire pour apposer la sanction des Chambres à la convention entre Sa Majesté et le Président de la République française.

Il appert, de ces paroles, que tout ce qu'on nous demande est d'approuver le traité, et que la ratification dépend de la Couronne et que la Couronne seule peut le ratifier au nom de tout l'Empire britannique. Nous devons donc étudier notre situation d'après le Pacte de la Ligue des Nations.

Le Canada est membre de l'assemblée, et, comme tel, aura droit à un vote dans l'assemblée. Le Conseil de la Ligue des Nations comprendra des représentants des cinq principales puissances alliées et associées, telles que mentionnées dans le traité, ainsi que de quatre autres puissances qui ont été désignées jusqu'ici—la Belgique, le Brésil, l'Espagne et la Grèce. Ces neuf représentants formeront le Conseil de la Ligue des Nations; et la seule façon dont le Canada pourrait être représenté dans le Conseil de la Ligue des Na-

tions serait dans le cas où l'assemblée, composée de vingt-sept membres outre les Puissances alliées et associées, éliminerait un représentant du Canada comme membre du Conseil. Selon moi, les chances d'une telle conjoncture sont plutôt faibles parce que le sentiment naturel des autres membres de la Ligue des Nations se réduirait à ceci: l'Empire britannique étant représenté au Conseil, le Canada ou d'autres membres de la Ligue des Nations qui font partie de l'Empire britannique auraient trop de représentation s'il fallait encore leur donner un autre représentant au conseil.

Puisque tel est le cas, nous serons probablement membre de l'assemblée, mais nous avons très peu de chance d'avoir un représentant au Conseil qui aura la responsabilité de diriger la politique de la Ligue des Nations. Quand nous aurons approuvé ce traité de la Ligue des Nations, nous serons forcés par les termes du Traité de fournir notre quote-part au cas où il deviendrait nécessaire à la Ligue des Nations de faire respecter ses règlements ou ses résolutions à l'un quelconque des membres de la Ligue, ou à d'autres pays qui n'en font pas partie. De la manière dont je comprends le traité, il faudra décider exactement quelle quote-part le Canada et les autres nations devront fournir respectivement.

L'honorable M. DAVID: En hommes et en argent.

L'honorable M. BOSTOCK: En hommes, en argent, en navires et en autres choses. De la façon dont je comprends la chose dans le moment, notre situation eût été beaucoup plus avantageuse si le Canada n'avait pas été partie à cette Ligue des Nations autrement que comme fraction de l'empire britannique. Nous aurions alors été capables de nous lancer volontairement et de prendre l'attitude commandée par la nécessité, exactement comme nous avons fait en août 1914. Nous serions libres d'offrir les plus grands services que nous serions disposés à donner. Je crois que si nous en venions à étudier la quote-part que l'on nous demanderait de fournir pour faire respecter le traité, nous la trouverions de beaucoup inférieure à ce que nous avons cru devoir faire à ce que nous avons déjà fait pour aider la mère-patrie et ses alliés à poursuivre la guerre et à la terminer victorieusement.

Je n'ai pas l'intention, honorables messieurs, de discuter l'affaire plus longuement aujourd'hui, parce que, je crois, nous vou-

L'hon. M. BOSTOCK.

lons tous apprendre du Gouvernement quelle sera, selon lui, notre situation par rapport au Traité de la Ligue des Nations. Si je comprends bien, nous aurons tout le loisir voulu pour discuter les questions qui ressortent des résolutions présentées par l'honorable ministre dirigeant.

En ce qui regarde les autres questions, effleurées dans le discours du trône, on nous demande d'adopter des dispositions financières en relation avec le Traité de paix et aussi en vue d'autres problèmes. Il m'a fait plaisir d'entendre l'honorable sénateur qui a appuyé l'Adresse insister auprès du Gouvernement sur la nécessité de l'économie dans son administration. Nous avons voté, l'an dernier de très fortes sommes pour conduire les affaires de ce pays. Plusieurs d'entre nous ont trouvé que les crédits qu'on demandait au Parlement étaient exagérés et qu'on aurait pu les réduire considérablement. Maintenant, si, comme le discours du trône le déclare, l'argent que l'on doit voter pour les autres fins constitue un gros montant, je considère comme regrettable que nous soyons appelés à voter ce crédit additionnel, à moins de raisons majeures. Nous sommes convoqués, cette fois-ci, dans le but exprès d'étudier le Traité, et on ne devrait pas nous demander de compléter les crédits votés par le Parlement lors de la dernière session, crédits qui devaient couvrir toute l'année courante et qui atteignaient une somme des plus considérables. Nous sommes aujourd'hui dans l'obligation de prélever de l'argent par voie d'emprunt. L'emprunt de la Victoire était pratiquement inauguré hier, quand Son Altesse Royale déploya le drapeau, aux édifices du Parlement. Nous espérons tous que le Gouvernement réussira à prélever l'argent dont il a besoin; selon les chiffres donnés aujourd'hui; il s'attend peut-être, avec raison, à prélever par ce moyen-là tout l'argent dont il a besoin. En même temps, non seulement le Gouvernement, mais chaque particulier du pays qui réfléchit sur ces problèmes, doit se rendre compte que la plus stricte économie est nécessaire dans les affaires tant publiques que privées et que nous devons faire en sorte que les ressources naturelles du pays soient exploitées le plus possible afin de ne pas fléchir sous le lourd fardeau que la guerre nous impose. Je suis persuadé que l'ambition du peuple tout entier est de faire les efforts les plus soutenus pour nous libérer des obligations qui résultent de la guerre.

Pour conclure, je dirai que nous espérons concerter nos efforts à l'avenir, comme nous l'avons fait par le passé dans la guerre,

pour diriger les affaires du pays de la meilleure façon possible.

L'honorable M. DAVID: L'honorable ministre dirigeant me permettra-t-il de lui poser une question? Je voudrais savoir pourquoi il n'y a eu personne, cette année, pour proposer ou appuyer l'adresse en français. C'est contraire à une vieille coutume qui a été suivie jusqu'ici. Est-ce parce qu'il n'y a personne de l'autre côté de la Chambre capable de parler français, ou bien est-ce parce que personne n'a consenti à proposer ou appuyer l'adresse en français?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami des Mille-Iles a toujours été facétieux dans cette Chambre et nous accueillons bien les saillies de son humour, surtout dans le moment actuel. Je rappelle à mon honorable ami qu'à la dernière session l'adresse a été proposée par le membre le plus récemment nommé du Québec. Je ne crois pas que depuis on ait fait d'autres nominations dans le Québec. Si l'on avait nommé un nouveau membre de cette province, je suis sûr que le Gouvernement se serait fait un plaisir de l'inviter à proposer, ou à appuyer l'adresse. Si j'en avais fait la demande à quelqu'un de mes honorables amis de la gauche, il ne m'aurait peut-être pas répondu avec tout l'empressement voulu. En conséquence, j'ai choisi les deux membres les plus disponibles de la droite de cette Chambre.

Honorables messieurs, je m'unis à mon honorable ami, le chef de l'opposition (l'honorable M. Bostock) pour féliciter du plus profond du cœur, le proposeur de l'adresse et celui qui l'a appuyé. Mon honorable ami, proposeur de l'adresse est connu depuis longtemps dans les milieux industriels et commerciaux du Canada comme l'un des plus grands chefs d'industrie et l'un des plus représentatifs du Dominion quand il s'agit d'affaires considérables. Mon honorable ami qui l'a appuyé occupe aussi une place distinguée dans la vie publique. Membre pendant plusieurs années de la Chambre des Communes, il y occupait un poste éminent. Nous pouvons nous féliciter et nous considérer chanceux d'avoir au milieu de nous, au Sénat, des hommes de cette trempe, qui apportent dans nos délibérations leur science, leur expérience, leur capacité et leur jugement.

Au cours des cinq sessions précédentes du Parlement, notre devoir public, impérieux, était de traiter des questions relatives à la poursuite de la plus grande guerre dans l'histoire et à laquelle le Canada prenait une part sans précédent. Pendant cette période, toutes les ressources

du Canada furent inscrites au compte des responsabilités que nous avons assumées. De plus, le peuple avait les nerfs extrêmement tendus par suite de cet effort gigantesque et de son inquiétude au sujet de la guerre, inquiétude qui à elle seule était des plus accablantes. C'est donc avec un sentiment de soulagement que, pendant la dernière session, en raison de l'armistice de novembre, nous espérions les négociations de paix que l'on commençait déjà à étudier; car nous savions que ces pourparlers se termineraient assez prochainement. Depuis la dernière session du Parlement, la Conférence de la paix, représentant les nations alliées dans la guerre, a réussi à s'entendre sur des conditions de paix que devront nécessairement ratifier les nations intéressées.

Le Traité de paix avec l'Allemagne n'a pas seulement été accepté par l'Allemagne, mais il a été ratifié par le parlement britannique et il nous sera soumis pendant la présente session pour être approuvé. Comme ce traité vous sera soumis très prochainement, il ne serait pas sage pour moi d'entamer une discussion sur les conditions et les détails que ce document renferme. Qu'il me suffise de répéter les termes employés dans le discours du Trône, "que nous constatons avec une respectueuse gratitude que le monde sort victorieux de la lutte soutenue contre un militarisme barbare et une sauvage agression".

La période qui s'est écoulée depuis la signature de l'armistice et qu'on a employée dans les délibérations du Traité de paix, a été marquée dans tout le monde civilisé par l'agitation des masses. C'était une résultante naturelle de la guerre.

Il était impossible que les forces du monde civilisé pussent subir le bouleversement de cette grande guerre sans qu'il en résulte un dérangement des conditions normales de notre vie. Les millions d'hommes qui ont été forcés de quitter leurs occupations ordinaires de la vie industrielle et de se jeter dans la conflagration qui consumait toute le monde civilisé, ont naturellement amené la plus grande révolution qu'on ait encore vue dans les conditions normales de la vie humaine. Ces millions d'hommes occupés à s'équiper pour accomplir leur besogne de destruction et de dévastation de la vie et de la propriété, dévastation qui s'est poursuivie presque sans interruption pendant cinq longues années, ces hommes ne pouvaient manquer d'amener le désordre et la révolution qui ont caractérisé une période d'au moins six mois après la fin de la guerre.

Quand nous voyons ces millions de pertes de vie, la destruction de la propriété, la dé-

vastation de la richesse et des ressources nationales, la création d'une dette presque inconcevable, et le détournement des énergies humaines hors des voies ordinaires de la vie, nous sommes plus que surpris que ce dérangement n'ait pas pris des proportions plus déplorablement destructives. L'après-guerre est généralement plus grosse de pensées sérieuses et d'inquiétudes que la guerre elle-même; mais dans le cas d'une guerre comme celle qui vient de finir, qui a mis à feu et presque détruit le monde civilisé, nous pouvons nous féliciter de voir à l'horizon une solution des problèmes qui peut nous faire souhaiter ces conditions normales que procure l'avènement de la paix.

Nous, Canadiens, commençons justement à comprendre que la fumée des bataillons s'est dissipée, que le bruit et le tumulte de la guerre ont cessé, que le génie d'invention, l'énergie, l'esprit entreprenant et la détermination qui nous ont permis de contribuer si merveilleusement à la défense de l'Empire dans la dernière guerre, tout cela comptera et continuera à se faire valoir pour résoudre avec succès les nombreux problèmes de reconstruction issus de la guerre. Quand le Parlement se réunit la dernière fois, nous n'avions pas encore commencé pour de bon la démobilisation et la rentrée au Canada des troupes que nous avions envoyées au front. Ce problème a donné lieu à des réflexions sérieuses puisqu'alors nous croyions que la démobilisation prendrait une année et demie. Nous avons réussi à la compléter dans une période de moitié moindre que celle que nous avions calculée. Tout le peuple canadien croyait qu'avec la rentrée de nos forces au pays, à une époque particulièrement défavorable, une multitude d'hommes revenus de la guerre chercheraient en vain de l'emploi. Non seulement le Gouvernement, mais le public et la presse faisaient plus que redouter la gravité d'une pareille situation. Heureusement que nos appréhensions n'ont pas eu de suite. Maintenant que la démobilisation est pratiquement accomplie, il y a un retour à la vie civile sans que le manque d'emploi soit grandement ressenti par les centaines de milliers d'hommes qui sont revenus d'Europe avec leurs familles et ceux qui en dépendent. Ces masses se sont noyées dans le public et nous reprenons rapidement notre vie normale, en dépit des troubles apportés dans notre vie civile par l'état de guerre. Cette absorption d'un grand nombre de Canadiens revenus d'Europe est une cause de profonde satisfaction tant pour le Gouvernement que pour le public canadien. Cela parle en faveur non seulement

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

de l'habileté et des ressources de ceux qui nous sont revenus; mais encore de leur conception du droit de citoyen qui leur fait comprendre le devoir qu'ils ont envers eux-mêmes et envers l'Etat. C'est cette conception même qui se trouvera être l'actif le plus substantiel du Canada quand nous serons revenus à l'ère de développement pacifique qui caractérisait notre état avant la guerre. La mise en action de ces traits de l'âme nationale qui nous ont fait répondre à nos devoirs envers l'empire, rétablira le Canada sur une base plus ferme et plus stable aux yeux de la civilisation que celle qu'il aurait pu trouver autrement.

Le Canada, par conséquent, ne devrait être animé d'aucun sentiment de pessimisme en envisageant les responsabilités de l'avenir. La vertu qui lui a fait manifester au monde entier son énergie et son esprit d'entreprise pendant la guerre continuera dès maintenant à assurer son progrès et sa prospérité nationale à un degré qu'on n'avait pas osé espérer jusqu'ici. C'est avec grand plaisir que nous remarquons, dans le discours du Trône, une allusion à la visite au Canada, de Son Altesse Royale le Prince de Galles, dans ce temps-ci. Les protestations de loyauté et les démonstrations d'enthousiasme qui l'ont accueilli partout où il est allé, à travers le Canada, témoignent d'une façon ineffable de l'attachement de ce Dominion pour l'Empire auquel nous appartenons. Ces démonstrations contiennent plus qu'un sentiment de loyauté et d'attachement à la Couronne. C'est l'admiration que Son Altesse Royale a suscitée par sa présence et sa personnalité séduisante à travers le Dominion tout entier. La Maison impériale à laquelle il appartient et dont il est l'héritier choisi du Trône, est particulièrement fortunée, de même que l'Empire, d'avoir comme son futur Roi, l'une des personnalités les plus séduisantes qui aient illustré le Trône. Maintenant que le peuple canadien a vu et rencontré Son Altesse Royale, il éprouvera un sentiment d'attachement plus profond pour ce Trône en raison de la conviction qu'il a ainsi acquise.

Tel qu'annoncé dans le discours du Trône, le Traité de Paix nous sera soumis prochainement pour qu'on l'étudie. Nous aurons alors l'occasion de le discuter sous tous ses aspects; ils nous sont tous plus ou moins familiers; mais il me semblerait prématuré d'entamer cette discussion dès maintenant.

Le fait qu'on nous présente ce Traité pour que nous l'approuvions me semble marquer un progrès dans notre dévelop-

pement constitutionnel. Longtemps même après la Confédération et après que nous eûmes adopté la forme de Gouvernement d'après l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, nous voulions bien prendre part à la négociation et à la ratification de tous les traités conclus par les autorités impériales. Graduellement, le Canada demanda qu'on le reconnût dans la négociation de ces traités, ce que le Gouvernement britannique accorda sans hésitation. La négociation du Traité pour l'approbation duquel cette session a été convoquée marque une étape plus définitive, quant à l'exercice de notre pouvoir de négocier des traités, que celle que le Canada a pu faire jusqu'ici dans ce domaine.

Le Canada est entré dans cette guerre de son propre gré, ayant au même degré que la Grande-Bretagne, conscience que la défense de l'Empire était un devoir qui incombait sur tous les pays qui le composent. Le Canada a pris part à cette guerre non seulement par sentiment de devoir constitutionnel, mais encore à cause de son patriotisme et de sa loyauté sincère pour l'Empire. Aucune portion de ce grand Empire n'assuma de façon plus enthousiaste les responsabilités énormes de la guerre que le Dominion du Canada. Quand donc il s'agit pour de bon d'entrer en négociations pour le Traité de paix, la Grande-Bretagne dut logiquement reconnaître au Canada la faculté de se prononcer sur les conditions de la paix, tout comme s'il eût été un état souverain et non pas une partie intégrante de l'Empire britannique.

En un mot, cet empire est formé d'une confédération d'états, tous munis d'une autorité souveraine en ce qui regarde leur propre gouvernement. Ce serait une erreur de la part du Canada que de voir une concession quelconque dans la part qu'on lui a faite pour les négociations du traité de paix. Le refus de cette reconnaissance du Canada mettrait en danger les relations entre notre pays et l'Empire. La Grande-Bretagne a reconnu, dès longtemps, le rang que ces Dominions d'outre-mer doivent nécessairement occuper dans ce conglomérat de nations. Refuser de reconnaître les droits souverains que le Dominion lui-même peut exiger, serait menacer la continuation des relations qui existent aujourd'hui si harmonieusement entre la mère-patrie et les Dominions d'outre-mer. C'est donc par respect pour ce sentiment et ce principe que la Grande-Bretagne ne doit pas cesser de reconnaître que cet Empire ne peut se maintenir et s'affermir qu'à titre de Confé-

dération d'Etats souverains, unis en vue de la force, de l'unité et de la défense impériale. C'est une source de profonde satisfaction, malgré les craintes sérieuses qui ont pu nous assaillir quant au résultat de cette guerre, que d'avoir, en novembre dernier, trouvé les alliés en mesure de dicter et de faire respecter la paix sans parlementer avec l'ennemi. Sa défaite a été si écrasante que le problème le plus sérieux qui s'imposait aux alliés, quand ils rédigeaient les conditions de paix, était de savoir si l'ennemi serait en mesure d'en remplir les conditions. La fin de la guerre a été, pour les diverses nations belligérantes, grosse de résultats plus graves et plus désastreux que ceux prévus par les calculs les plus pessimistes des alliés.

Depuis les jours mémorables de novembre dernier, outre l'intuition de leur défaite, les pays ennemis, ont été ébranlés par un malheur national, par une révolution. Des trônes qui étaient debout depuis des siècles; des dynasties qui dictaient à l'Europe et au monde quelle ligne de conduite les nations devaient adopter, tout cela a été abattu et est disparu du souvenir comme les autocraties dynastiques précédentes. Nous devons donc éprouver un sentiment de profonde satisfaction de voir les autocraties de l'Europe centrale qui ont guerroyé contre la civilisation pour établir leur pouvoir tyrannique aux dépens de la liberté et de la démocratie, de les voir balayées par l'ouragan des passions humaines qu'elles avaient elles-mêmes suscitées pour leur propre triomphe. Bien que nous soyons aujourd'hui témoins, dans l'Europe centrale et en Russie, du progrès de l'esprit révolutionnaire et de certaines énergies qui tendent plus ou moins à détruire la civilisation qu'on a pris plusieurs siècles à affermir, il n'est cependant pas téméraire de dire que l'Europe saluera bientôt l'avènement de la démocratie triomphante.

En regardant sur les champs de bataille des cinq dernières années, et en constatant la dévastation et les tueries causées par la guerre, la civilisation trouvera du moins qu'à tous ses malheurs, il y a une compensation, et que sur cette base sera édifiée une démocratie grande comme le monde, une liberté plus éclairée et une civilisation mieux équilibrée qu'auparavant.

L'honorable M. DOMVILLE: Honnables messieurs, je veux en faire autant que le proposeur de l'Adresse et que celui qui l'a appuyé. L'attitude qu'ils ont prise était la plus naturelle et ils ont bien fait

de l'adopter. Je ne demande pas mieux que de me trouver d'accord avec mon ami, l'honorable ministre dirigeant. Nous sommes à un moment où nous avons bien des choses à étudier et où nous devons prononcer un verdict pour ainsi dire instantané.

Le leader de la Chambre a appelé l'attention sur le développement de nos industries nationales. Nous pourrions bien demander pourquoi elles n'ont pas été exploitées plus tôt. Est-ce un remords de mourant? Celui qui a appuyé l'Adresse avait parfaitement raison d'abjurer quelque peu l'allégeance à son parti pour blâmer le gaspillage insensé et insister pour qu'on y mette un terme. Il a fait preuve d'un esprit de saine indépendance; et il en a reçu les félicitations de l'honorable ministre dirigeant.

Il est quelque peu plaisant que l'on demande à quelqu'un dès maintenant de discuter le traité, ou même de s'en former une opinion. Il n'y a qu'une demi-heure qu'on m'a remis mon exemplaire, et, dans cet espace de temps, je n'ai pas pu parcourir ce qui a longtemps occupé l'attention de nos hommes d'Etat et des pays d'Europe. Cela demande considération. Je ne dis rien des détails, parce que je n'en sais rien.

On a parlé des responsabilités du passé. Très bien, nous savons ce qu'elles sont; mais celles de l'avenir, nous les ignorons et je crois que quand vous parlez d'obligations futures, non seulement cette Chambre, mais le pays tout entier doit avoir une idée de ce qu'elles sont, quand elles commenceront et quel sera leur terme.

En assumant les responsabilités attachées au coup de maître, si l'expression vous va, que serait une alliance avec le monde en général, nous marchons sur un terrain très glissant. Nous ne sommes pas ici les interprètes de tout le pays. Les opinions de l'un ou l'autre côté de cette Chambre, ne sont pas celles de chaque homme, femme ou enfant de ce pays. Ils nous diront: "Vous auriez dû nous consulter". Je crois que la nation aurait dû être consultée depuis longtemps. Plusieurs sièges sont vacants. Les circonscriptions électorales n'avaient aucune chance de se faire entendre. "La Ligue des Nations" sonne bien. Le long de ma courte carrière, nous avons vu bien des choses passer et disparaître. Il est si facile de parler. Mon honorable ami se souvient du jour où nous appuyions ensemble la prohibition. Eh! bien, on ne l'a pas adoptée, bien que nous fussions alors du même avis.

L'honorable M. FOWLER: L'honorable sénateur a une mémoire remarquable; il se souvient de tout ce dont il veut se souvenir.

L'hon. M. DOMVILLE.

Je ne me souviens pas d'avoir jamais défendu la prohibition à ses côtés. Je ne savais même pas qu'il l'eût préconisée.

L'honorable M. DOMVILLE: Je souhaite à mon honorable ami une mémoire fidèle, parce que cela peut servir en bien des circonstances.

Vous vous souvenez de l'histoire de ce visiteur parcourant une galerie de peinture et voyant là le tableau d'un lion tué par un homme. "C'est bien, dit-il, mais si j'avais fait cette peinture, j'aurais fait tuer l'homme par le lion et non le lion par l'homme. Il y a tant de façon de traiter ce sujet. Il y a de bons discours; ils raisonnent bien et ne se lisent pas mal; on les publie et les journaux contiendront, le lendemain, la photographie de l'orateur et ainsi de suite. C'est le jeu. Un honorable sénateur me disait un jour, ici même, que la partie devait se jouer et que je ne semblais pas vouloir la jouer. Je crois ne l'avoir jamais jouée.

Nous devrions avoir de la sympathie pour l'Irlande qui se débat, et le discours du Trône ne contient rien de cela.

L'honorable M. CLORAN: C'est vrai.

L'honorable M. DOMVILLE: J'aurais trouvé bien placée sur les lèvres de l'honorable ministre dirigeant une expression d'espoir pour l'avenir de l'Irlande, que ce pays ait tort ou raison; qu'il assume dans l'avenir une meilleure situation; que les conditions existantes, aujourd'hui, dans ce pays changent jusqu'au point de le faire participer au bonheur de ces pays heureux et pacifiques. L'honorable sénateur a parlé des conditions qui règnent par le monde, mais à cela il n'a pas fait la moindre allusion.

J'ai éprouvé une autre déception. Je parle à des honorables messieurs qui ont peut-être eu la même impression. Pas un mot de sympathie n'a été prononcé pour les veuves, les orphelins, les mères et les pères de ceux qui ont sacrifié leur vie dans la lutte pour leur pays. Tandis que nous louons les traités et nos propres hauts faits—comment nous nous sommes conduits et ce que nous avons fait—pas un seul mot de sympathie pour ceux qui ont souffert dans l'accomplissement de leur devoir. En parlant de traités, n'aurait-il pas été convenable d'ajouter que nous regrettons amèrement la perte de ceux qui ont si noblement sacrifié leur vie et que nous sympathisons avec ceux de leurs parents qui leur survivent? Il n'en aurait pas coûté beaucoup de mentionner cela. Si on avait exprimé ce sentiment, la pensée ne me se fait pas venue qu'il n'y a pas place pour la sympathie dans

ce corps législatif qui fait aujourd'hui tous ses efforts pour souhaiter la bienvenue à Son Altesse le Prince de Galles. Nous occupons, je crois, une position élevée—et plusieurs d'entre nous seront encore plus élevés après ces trente jours—et c'eût été un acheminement dans une bonne direction que d'exprimer notre sympathie. Quand je retournerai chez moi et que je rencontrerai nos gens, je suis sûr qu'ils me diront: "Bien que seul, vous vous êtes du moins souvenu de nous; vous qui avez vécu avec nous et qui nous avez représentés pendant de longues années, vous n'avez pas failli au devoir qui vous incombait d'attirer l'attention du Sénat sur les paroles de consolation qui eussent pu être inscrites dans ses archives". Si celles-ci doivent servir à l'histoire, quelqu'un doit y inscrire le fait que le Sénat a exprimé toute sa sympathie, et qu'il a dit un bon mot pour ceux qui ont souffert.

Mais je ne suis pas ici pour faire des louanges, ou pour trouver les autres en défaut. J'ignore ce que contient ce document. Nous pourrions l'étudier bientôt. Mais l'on peut s'unir au proposeur de l'adresse et à celui qui l'a appuyé, ainsi qu'à l'honorable ministre dirigeant, pour offrir des félicitations au sujet de l'heureuse visite du Prince de Galles dans ce pays, de la façon dont le peuple l'a reçu, et de l'affabilité avec laquelle il a traité tout le monde, non selon le droit divin des rois, mais comme un homme traite ses compatriotes. Je puis en parler avec émotion. J'ai vu, en 1860, le Prince de Galles d'alors poser la pierre angulaire du Parlement. Je ne crois pas qu'un grand nombre d'honorables sénateurs aient assisté à cette cérémonie.

L'honorable M. CLORAN: J'y étais.

L'honorable M. DOMVILLE: C'est une circonstance que nous nous rappelons avec beaucoup de charme. L'on parle de la famille royale. Il y avait alors la grande Reine qui maintenait la paix dans le monde, et Edouard VII a été surnommé le pacificateur. J'ai une médaille qu'il me remit—une de ces médailles offertes à la Conférence de la paix, à Londres; mais je ne la porte pas avec un ruban et je ne veux pas parler de ce que j'ai pu faire là, que cela fût utile ou non. Cependant, j'ai eu l'honneur d'assister à cette conférence de Londres. Le Roi Edouard est mort, malheureusement. C'est le plus grand roi que j'aie vu, ou dont j'aie entendu parler. Il fit tous ses efforts pour maintenir la paix. Quant aux Hohenzollern, mon honorable ami (l'honorable M. Fowler) qui est allé au front, en connaît

plus que moi à leur sujet. J'en sais peu de choses, sinon qu'il y a dans les familles royales comme dans les autres, de bons et de mauvais sujets. Nous avons eu le plaisir de leur payer à tous des rentes considérables. La famille royale actuelle d'Angleterre s'est séparée des autres, et il y a maintenant une ligne de démarcation; elle s'appelle maintenant le Maison de Windsor. Nous en avons fini avec les Hohenzollern et les Hapsbourg. Heureusement que le souverain d'Angleterre, cherchant en Europe les parents de la famille royale, a trouvé la clef du problème de l'heure. Le bien de son pays lui était si cher qu'il a voulu briser avec eux, de sorte qu'il est aujourd'hui le roi de son peuple et que ce dernier le maintiendra sur le trône.

Nous parlons de réformes; nous en avons besoin et sur bien des choses. Une ère nouvelle s'ouvre. Ce qui était bon dans le passé ne nous convient plus aujourd'hui, et nous devrions tous, des deux côtés des deux Chambres, tâcher de nous unir et de former, d'une façon rationnelle, le quelque chose qui aidera à la paix future des nations; et ceux qui sont à la tête des affaires devraient donner l'exemple au monde. Accordons à nos grands hommes ce qui leur revient; érigeons-leur des monuments; ornons leurs tombeaux; ou faisons-leur d'autres honneurs; mais ayons du sens commun. J'abonde dans le sens exprimé par mon honorable ami (l'honorable M. Fowler) au sujet du gaspillage effréné. Je ne veux pas du tout attaquer le Gouvernement; mais le pays voudra savoir, demandera les détails de ces dépenses considérables, si elles étaient justifiées ou on, raisonnables ou déraisonnables.

Vous parlez de payer votre dette de deux milliards. Savez-vous combien cela représente par individu? Où allez-vous vous procurer l'argent? Aidez-vous le demander aux petits, tels que commis et fonctionnaires qui ont des familles? Non, ils sont incapables de payer. Ils ont autant droit à la pitié de notre part que les Alliés, ou toute autre nation. Je parle de pitié, parce qu'ils ne peuvent élever leurs enfants, supporter leurs familles, à moins que ne baisse le coût de la vie, et à moins qu'ils ne reçoivent un salaire raisonnable pour une journée d'ouvrage. Je suis loin de trouver coupables les employés qui demandent une augmentation de salaire. Ils ont droit de vivre et de voir leur situation prise en considération. Nous qui siégeons dans cette Chambre rouge remplie de lumière et d'ombres, nous ne gouvernons pas le pays; nous sommes les simples représentants du peuple, et celui-ci

est en droit de s'adresser à nous pour sortir le Canada de l'impasse où il se trouve aujourd'hui. Le pays ne pouvait peut-être pas faire autrement que de se jeter dans cette impasse; mais l'administration de ses dépenses prête énormément à la critique.

Je n'ai rien dit d'offensant. J'ai tâché de louer tout le monde. J'ai loué le proposeur, celui qui l'a appuyé et aussi l'honorable ministre dirigeant. J'éprouve toujours beaucoup de plaisir à l'entendre et j'ai une très haute opinion de lui. Je serai bien content de l'aider à faire naître l'état de choses qui devrait exister, et je suis sûr qu'il sera assez indépendant pour prendre l'attitude que nos gouvernants—ils le sont en réalité—nous imposeroient pour donner aux affaires du pays une autre allure que celle qu'elles ont en ce moment.

Je regrette d'avoir tant parlé; mais quand je me suis aperçu que personne ne parlait des parents de ceux qui sont morts, j'ai cru de mon devoir de faire remarquer que quelqu'un du Sénat devait les rappeler à nos souvenirs. Si c'était le temps, je proposerais un amendement à l'adresse; mais je n'en ferai rien. Je désirerais proposer un amendement déclarant que cette Chambre désire exprimer ses profondes sympathies à ceux qui ont tout sacrifié, argent, affaires, enfants, et plusieurs, leur pain. Cependant, ils verront que quelqu'un d'entre nous a eu l'intention, malgré son impuissance, de penser à eux, de bien penser d'eux et d'être peiné que, dans leurs chagrins, il n'y eût personne pour parler en leur nom.

L'honorable M. DAVID: Je demande qu'on ajourne le débat à demain; pas pour moi-même, mais à cause de l'absence de deux ou trois sénateurs, qui accompagnent le Prince de Galles à Montréal; je crois qu'ils seront ici demain et qu'ils voudront prendre part au débat. Ce prolongement ne sera pas long.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je veux bien me rendre au plaisir des honorables messieurs de la gauche immédiatement.

Sur motion de l'honorable M. David, le débat est ajourné.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures p.m.

L'hon. M. DOMVILLE.

SÉNAT.

Mercredi, 3 septembre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

MONUMENT A LA MEMOIRE DU LEUTENANT-COLONEL BAKER. M.P.

L'honorable M. FOSTER donne avis que vendredi prochain, il proposera la motion suivante:

Que les honorables sénateurs Bradbury, Casgrain, Pope et Foster soient constitués en comité spécial pour conférer et agir de concert avec le comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes chargé de surveiller la construction et l'aménagement du nouvel hôtel du Gouvernement, dans le but de prendre en considération la forme à donner au monument qui doit y être élevé à la mémoire du lieutenant-colonel Baker, ancien député de Brome, et de faire rapport à cette Chambre.

A titre de renseignement, je dirai que le comité nommé, pendant la dernière session, s'est réuni plusieurs fois, et qu'il a, après quelque discussion, choisi l'endroit où ce monument sera élevé. Les opinions étaient partagées au sujet de cet endroit. Les uns voulaient qu'il fût élevé au Sénat, les autres à la Chambre des Communes. Enfin on décida unanimement de le placer à l'entrée de la Chambre des Communes, et c'est pour donner suite à ce projet en même temps que pour arrêter la forme de ce monument que je donne le présent avis de motion.

NOUVELLES BATISSES DU PARLEMENT.

Ordre du jour.

L'honorable M. NICHOLLS: Honorables messieurs, avec la permission du Sénat, j'aimerais à savoir de l'honorable leader de la Chambre s'il peut, en se basant sur des renseignements précis, nous dire si la Chambre du Sénat, dans les nouvelles bâtisses du Parlement, sera prête pour la prochaine session. J'ai entendu divers rapports à ce sujet. L'un dit que la Chambre des communes sera complétée pour ce temps-là, mais que la Chambre du Sénat ne sera pas terminée, et que le Sénat pourrait siéger dans une salle construite pour les séances de comité. Je m'y connais un peu dans la construction des bâtisses, et après avoir examiné sérieusement les conditions du nouvel édifice, j'en suis venu à la conclusion que, si l'on voulait faire un effort, l'on

pourrait terminer la Chambre du Sénat pour la prochaine session. J'ai grande confiance dans l'opinion de l'honorable député d'Amherst (l'honorable M. Curry) qui a fait, hier, une inspection complète de l'édifice, et qui m'assure que, si les travaux étaient pressés avec énergie, les salles du Sénat seraient terminées pour la prochaine session. Mais aucun ouvrier ne travaille dans la partie de la bâtisse qui devra être occupée par le Sénat. L'ouverture du Parlement a toujours eu lieu dans la salle des séances du Sénat, et, à la prochaine session, il est probable que le cérémonial de l'inauguration du nouvel édifice sera caractérisé par d'importantes formalités. Il est certain qu'une salle réservée aux séances des comités ne sera pas assez vaste pour permettre le déploiement d'apparat convenable en pareille circonstance. J'ignore si la constitution du pays permet d'ouvrir le Parlement dans la salle des séances de la Chambre des communes; mais, dans tous les cas, il faut, à mon avis, que par raison de convenance et de respect pour cette Chambre tout aussi bien que par raison d'économie, on fasse tout le possible pour que les salles du Sénat dans le nouvel édifice soient terminées pour l'ouverture de la prochaine session du Parlement, en février ou mars prochain, si les Chambres ne sont pas convoquées avant cette date. Cela donne cinq ou six mois. Le plafond est fini, les murs sont complétés, et, si l'entrée principale n'est pas complètement terminée pour la prochaine session la salle des séances elle-même pourrait être prête pour que nous puissions y siéger.

L'honorable leader de la Chambre ou quelque honorable sénateur pourrait peut-être nous donner des explications et nous dire quels sont les moyens employés pour presser les travaux aussi activement que possible.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je partage l'opinion de l'honorable représentant de Toronto lorsqu'il dit qu'il serait désirable qu'à l'inauguration des nouvelles bâtisses du Parlement, nous occupions la salle des séances du Sénat au lieu d'une salle aménagée temporairement pour l'ouverture du Parlement. Cependant, il ne faut pas conclure de là que nous siégerons dans le nouvel édifice à la prochaine session. Je sais que dans l'opinion du premier ministre, nous ne devrions pas prendre possession des nouvelles bâtisses avant que les deux salles de séances du Parlement ne soient terminées.

Quelques honorables SENATEURS: Ecoutez! écoutez!

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je suis membre du comité de construction, ainsi que mon honorable ami, le représentant de Portage-la-Prairie (l'honorable M. Watson) et mon honorable ami, le ministre du Travail (l'honorable M. Robertson), et bien que dans une séance du comité, l'opinion ait été émise que nous pourrions siéger dans le nouvel édifice, l'année prochaine, aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

Personnellement, je suis en faveur d'attendre que toute la bâtisse soit terminée avant d'en prendre possession, et j'espère que la crainte exprimée par l'honorable représentant de Toronto, que nous soyons obligés d'occuper temporairement une salle réservée aux comités pendant que les membres de la Chambre des communes siègeraient dans leur salle de séances, ne deviendra pas une réalité. Il n'y a aucune raison de ne pas presser aussi activement que possible les travaux des salles du Sénat, de manière qu'elles soient terminées le plus tôt possible. Je ne vois pas pourquoi elles ne pourraient pas être prêtes en même temps que les salles des Communes, à moins que ce retard ne soit dû au travail beaucoup plus dispendieux qui doit être fait dans les salles du Sénat.

Je me ferai un plaisir de demander d'autres renseignements à ce sujet. En attendant, je puis donner à mon honorable ami l'assurance que, selon le désir du premier ministre, nous ne prendrons pas possession du nouvel édifice avant que les salles des deux Chambres ne soient terminées, ce qui, probablement, n'aura pas lieu avant 1921.

L'honorable M. WATSON: Comme mon nom a été mentionné à ce sujet, j'aimerais à en dire un mot. Je crois que le comité a fait tout en son pouvoir pour faciliter l'achèvement de l'édifice. Comme vous le savez tous, pendant un certain temps, il fut impossible de ce procurer des artisans. Il nous fallut lutter contre les grèves et des demandes d'augmentation de gages. Comme vient de le dire l'honorable ministre dirigeant, si les travaux dans la partie de l'édifice destinée au Sénat, n'avancent pas aussi rapidement que les travaux de la partie réservée aux Communes, c'est qu'il est très difficile, dans le temps actuel, de se procurer des ouvriers capables de faire le travail requis dans les salles du Sénat. Cependant, l'architecte m'assure que les travaux des salles du Sénat avancent d'une manière satisfaisante. Je ne sais s'ils seront terminés pour la fin de février, mais j'en doute fort.

La salle du comité des chemins de fer de la Chambre des communes pourrait servir

de local temporaire. Elle est plus grande que celle-ci, et mesure 65 pieds de longueur par 42 pieds de largeur.

Le travail dans les salles des Communes, étant d'un genre plus ordinaire, est plus avancé. Je puis, avec mes collègues du comité, vous donner l'assurance que tous les moyens possibles seront employés pour faciliter l'achèvement de l'édifice. Je présume qu'il sera laissé au Sénat et à la Chambre des communes agissant de concert avec le Gouvernement, de décider si la bâtisse devra être occupée avant d'être complètement terminée. Je n'ai aucun doute que pour motiver telle décision, si elle est prise, on demandera l'opinion de tous les représentants.

LE DISCOURS DU GOUVERNEUR GENERAL.

SUITE ET FIN DU DEBAT.

Le Sénat reprend le débat ajourné sur la motion qu'une adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général en réponse au discours qu'Elle a prononcé à l'ouverture de la session.

L'honorable M. DAVID: Honorables messieurs, hier, j'ai proposé l'ajournement de ce débat, croyant que l'honorable représentant de De Lorimier (l'honorable M. Dandurand) et l'honorable représentant de Salaberry (l'honorable M. Béique) seraient présents à la séance de ce jour, et aimeraient peut-être à prendre part au débat sur l'adresse en réponse au discours du Trône. Je suis prêt à céder ma place à l'un ou l'autre de ces messieurs, s'ils désirent parler.

L'honorable M. DANDURAND: Parlez.

L'honorable M. DAVID: Hier, j'ai demandé à l'honorable leader de la Chambre pourquoi l'adresse n'avait pas été ou proposée ou appuyée par un de nos sénateurs français. La réponse de l'honorable ministre ne fut pas de nature à me satisfaire. D'abord, il dit qu'il croyait que j'étais un peu facétieux. Il a fait erreur, j'étais très sérieux. Il dit ensuite qu'il faisait bon accueil à mon esprit humoristique. Je prie l'honorable ministre de croire que j'étais sérieux. Puis, en guise d'explication, il cita le fait qu'il n'y avait eu aucune nomination récente d'un homme de langue française au Sénat. Les plus anciens membres de cette Chambre savent bien que, de temps immémorial, ce fut la coutume qu'un sénateur de langue française, même quand il n'y en avait pas de récemment nommé, proposât ou appuyât le proposeur de l'adresse.

L'hon. M. WATSON.

Je lui citerai comme exemple le fait qu'en 1905, je fus choisi pour appuyer le proposeur de l'adresse, bien que je l'eusse déjà proposée, en 1903.

Pour conserver cette vieille coutume, qui doit être respectée et considérée comme un droit acquis, je dirai quelques mots en français, et je remplacerai l'honorable sénateur de la droite qui aurait dû parler en français. Je n'aime pas à répéter ce que j'ai dit hier, mais je suis porté à croire que si nous n'avons entendu aucun orateur français, la seule raison en est qu'il n'y avait aucun sénateur de la droite capable de s'exprimer dans la langue française, ou que s'il s'en trouvait un, ce sénateur avait refusé de proposer ou d'appuyer le proposeur de l'adresse. Je vois un honorable sénateur qui pourrait peut-être nous donner des explications à ce sujet.

J'ai entendu avec plaisir l'honorable ministre dirigeant nous dire dans son discours éloquent sur l'adresse, que le Prince de Galles avait été reçu avec un égal enthousiasme dans tout le Dominion, dans toutes les provinces du Canada. Ses paroles s'appliquent évidemment à la province de Québec comme aux autres provinces. Oui, elles doivent certainement s'appliquer à cette pauvre vieille province de Québec dont la loyauté a été si souvent l'objet de soupçons. La province de Québec a prouvé dans cette circonstance, comme dans tant d'autres, qu'elle était toujours aussi prête à manifester son respect envers les institutions britanniques, envers la Couronne et envers ceux qui détiennent l'autorité que n'importe quelle autre province, exception faite, toutefois, de la cité de Toronto. Il est bien entendu qu'aucune partie du Canada ne peut être comparée à Toronto, quand il s'agit d'exprimer des sentiments violents, bons ou mauvais. Il y a beaucoup de gens qui croient que si l'on veut épargner les jours du Prince de Galles, il ne serait pas prudent de l'envoyer de nouveau à Toronto.

Je vais maintenant continuer mon discours en français.

- La province de Québec a fait son devoir dans cette circonstance, et je pourrais citer des exemples nombreux de sa sympathie pour les institutions britanniques et pour la famille royale. En 1860, lorsque le bien-aimé roi Edouard VII vint au Canada en qualité de Prince de Galles, la province de Québec, comme toutes les autres parties du Canada, l'accueillit avec la plus grande cordialité. Le Prince de Galles de 1860 était un beau prince, un prince tel qu'on le décrit dans les romans et les contes de fée—aimable, affable et charmant. Celui qui

nous visite en ce moment ressemble à son grand-père sous plusieurs rapports. Il est, lui aussi, aimable, démocrate, prince charmant, sachant se faire aimer par tout le monde—par les vieux comme par les jeunes, par les grands et les petits, les riches et les pauvres, les femmes, les jeunes filles—beaucoup aimé des jeunes filles, qui trouvent qu'il ressemble au prince dont elles ont rêvé souvent.

Je suis heureux de reconnaître que le Prince de Galles parle français, et qu'il le parle très bien, comme tous ceux en Angleterre qui ont reçu une bonne éducation.

Le gouvernement anglais, composé toujours d'hommes éminents, de grands diplomates, a toujours su se faire représenter dans ses colonies, au Canada spécialement, par des hommes dignes de sympathie, qui traitent les races et les religions et toutes les classes de la société avec la même impartialité, avec la même considération. Il a bien su choisir celui qui pouvait le plus favoriser ses vues dans un temps où l'aigle de l'impérialisme agite puissamment ses ailes. En tout cas, quel que soit l'enthousiasme pour ce jeune prince et pour la famille royale, cela ne nous empêchera pas de faire notre devoir dans la considération du traité que nous aurons à examiner, et je suis convaincu qu'il y aura dans le Sénat des membres assez indépendants pour considérer les problèmes qu'il comporte au point de vue du Canada, de ses destinées et de ses meilleurs intérêts.

Quant à ce traité, honorables messieurs, j'en dirai quelques mots. Il soulève des problèmes bien sérieux et bien graves qui méritent toute l'attention de nos hommes publics et de tous ceux qui s'intéressent à l'avenir et aux destinées du Canada. D'abord, quel effet la ratification de ce traité aura-t-elle? Quel effet le refus de le sanctionner aura-t-il? Plusieurs prétendent que l'effet sera nul, parce que le traité a été signé par les autorités anglaises, par les représentants des différentes nations et par les représentants du Canada, et que, par conséquent, nous sommes liés.

L'honorable premier ministre a dit que si le traité n'était pas ratifié le gouvernement serait obligé de résigner. Ce n'est pas la première fois qu'il fait une semblable menace lorsqu'il veut faire adopter sa politique par le parlement. Mais, en tout cas, ce ne serait pas un grand malheur—un malheur aussi grand que celui qui résulterait de la ratification d'un traité funeste à nos intérêts.

Maintenant, quel effet ce traité doit-il avoir sur les destinées du Canada? A tra-

vers les fumées de l'encens dont l'honorable leader de la chambre a enveloppé ce traité, nous pouvons distinguer ce qu'il contient de dangereux. Le son des cloches qui célèbrent ce traité pourrait bien être le tocsin ou le glas de l'autonomie du Canada. Jusqu'à quel point, honorables messieurs, pouvons-nous lier nos héritiers, nos successeurs? Jusqu'à quel point pouvons-nous lier les générations futures et les obliger à prendre part à toutes les guerres qui seront décidées par la Ligue des Nations? Jusqu'à quel point pouvons-nous gêner leur liberté d'action dans leurs relations commerciales avec les autres pays, et spécialement nos puissants voisins les Etats-Unis?

Maintenant, si l'article 10 est rejeté par le Congrès des Etats-Unis; s'ils refusent de gêner leur liberté d'action dans leur politique commerciale, quelle sera notre situation?

Honorables messieurs, nous ne devons pas oublier que nous sommes en Amérique et non pas en Europe, que nous sommes géographiquement des américains et non pas des Européens et que nos intérêts commerciaux et industriels sont américains. Nous ne pouvons pas nous isoler du mouvement américain sans mettre en danger notre prospérité, sans mettre en danger la destinée du Canada. Notre amour des institutions britanniques et notre désir de continuer à vivre sous l'égide de la constitution anglaise ne doivent pas nous empêcher de réaliser que nos intérêts sont communs en grande partie avec ceux des Etats-Unis. Je crois devoir ajouter que les partisans de l'impérialisme, et même tous ceux qui, comme moi et comme la grande majorité des habitants de ce pays, veulent continuer de rester sujets britanniques, auraient bien tort de nous mettre dans une situation où nos intérêts viendraient nécessairement en conflit avec ceux des Etats-Unis et même de l'Angleterre.

En tout cas, nous aurons l'occasion de discuter cette question lorsque le traité sera mis officiellement devant nous, et j'espère que le Sénat discutera les grands problèmes soulevés par ce traité avec l'impartialité et l'indépendance qu'ils exigent.

La motion en faveur de l'adresse est adoptée.

LE TRAITE DE PAIX.

Motion concernant le traité de paix.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je désirerais modifier la première motion qui

apparaît à l'ordre du jour en insérant après le mot paix les mots suivants: "entre les alliés et les puissances associées et l'Allemagne". Ces mots ont été omis par inadvertance.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami a-t-il l'intention de commencer le débat sur la résolution.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je me soumettrai à la décision de la Chambre. Qu'en pense mon honorable ami?

L'honorable M. BOSTOCK: Au moment actuel, je crois que je devrais en appeler au règlement de la procédure que mon honorable ami a cru devoir suivre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous pourrions peut-être employer l'après-midi à discuter ce point?

L'honorable M. BOSTOCK: Il me semble que la procédure suivie est tout à fait inusitée, et que cette Chambre a toujours refusé d'en suivre une semblable jusqu'ici. Comme je le comprends mon honorable ami doit proposer certaines résolutions à cette Chambre, et le premier ministre a inséré à l'ordre du jour de la Chambre des communes des résolutions semblables qu'il doit présenter à la Chambre basse. C'est le Gouvernement qui doit tracer la manière d'expédier les affaires du Parlement. C'est lui qui doit décider si ces résolutions doivent être d'abord présentées au Sénat ou à la Chambre des communes. Lorsqu'elles auront été débattues et adoptées par une Chambre, elles devront être soumises à la discussion de l'autre Chambre. Et si les deux Chambres les adoptent, elles deviendront l'expression de l'opinion du Parlement. Mais si nous discutons et adoptons cette résolution aujourd'hui, et si la Chambre des communes, la prenant en considération, y apportait des modifications, elle ne serait pas l'expression de l'opinion du Parlement. Il y aurait une opinion exprimée par le Sénat et une autre exprimée par la Chambre des communes. Il me semble que cette façon de procéder est tout à fait nouvelle. Je ne sais si on y a appelé l'attention de l'honorable président du Sénat, mais je crois que cette question devrait être étudiée sérieusement avant de se prononcer sur le mérite des résolutions.

L'honorable M. DANDURAND: Dois-je comprendre que l'honorable ministre appuie l'adoption par les deux Chambres d'une seule et même résolution qui exprimera les vues du Parlement? Je soupçonne que c'est

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

là l'intention du Gouvernement, car une partie de la résolution se lit comme suit:

Qu'il est expédient que le Parlement donne son approbation au traité de paix.

Ce n'est ni la Chambre des communes ni le Sénat qui donne son approbation, c'est le Parlement. Je ne discute maintenant que la question de procédure. Nous allons discuter un seul et même acte des deux corps du Parlement; et si c'est un seul et même acte des deux Chambres du Parlement, ne devrait-il pas être soumis d'abord à une Chambre où il sera débattu pour être ensuite, sous la forme que lui aura donnée cette première Chambre, présenté devant la seconde Chambre qui pourra le discuter et le modifier, le rejeter ou l'adopter tout en prenant connaissance des vues exprimées dans la première Chambre. Si nous ne suivons pas cette procédure, et si les deux Chambres essaient d'adopter une seule et même résolution, mais qu'elles n'adoptent pas des résolutions absolument identiques, combien de temps nous faudra-t-il employer pour discuter et échanger nos résolutions avant de s'entendre et d'accepter un seul et même texte? Je ne sais si mon anglais exprime correctement ma pensée. C'est la première objection que je vois contre cette procédure qui consiste à présenter ces résolutions aux deux Chambres en même temps; car si nous commençons à les modifier, comme c'est notre droit de le faire, et si la Chambre des communes use aussi du même droit, je ne vois pas quand nous pourrions nous unir et nous entendre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le Parlement peut exprimer sa volonté de trois manières; la première est par une loi recevant la sanction du Sénat, de la Chambre des communes et de Son Excellence le Gouverneur général, représentant Sa Majesté. Le Parlement peut aussi faire connaître son opinion par une adresse commune des deux Chambres réunies, ou bien encore par une adresse de l'une ou l'autre Chambre. Il est admis que la Chambre des communes peut s'exprimer par une adresse; le Sénat de même. Elle peut ne pas être une adresse commune et n'être que l'expression de l'opinion, du sentiment, du jugement de l'une ou de l'autre Chambre seulement. Quand il s'agit d'une résolution, je puis me tromper, mais je ne sache pas qu'elle puisse être une résolution commune émanant des deux Chambres. Une résolution n'est qu'une expression d'opinion de l'une ou de l'autre Chambre indiquant ce que devrait faire le Parlement; elle ne reçoit

pas la sanction que reçoit une loi inscrite dans les statuts.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question? Si une résolution est adoptée, est-ce l'intention de l'envoyer à la Chambre des communes pour l'y faire approuver?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non. Le but de ces résolutions est d'obtenir du Parlement qu'il dise s'il croit désirable que ce traité soit ratifié, afin d'envoyer immédiatement à la Conférence de la paix ou à la France, une expression d'opinion donnant l'assurance que le traité sera ratifié en temps voulu. Il est certain que l'adoption d'un bill requerra quelque temps. Les membres de la Conférence de la paix désirent ardemment que ce traité soit mis en force immédiatement. Il contient une disposition qu'il ne peut devenir en vigueur avant que trois des puissances alliées ne l'aient ratifié. Pour plusieurs raisons manifestes, il est à souhaiter que cette ratification soit faite le plus tôt possible. Il n'y a pas seulement que les alliés qui soient désireux de voir ratifier le traité. L'Allemagne elle-même a hâte de pouvoir prendre les moyens nécessaires pour se libérer des obligations qui lui ont été imposées. L'on a cru que le moyen le plus expéditif d'atteindre ce but était que le parlement du Canada exprimât par résolution des deux Chambres son approbation du traité. A mon avis, une résolution des deux Chambres ne constitue pas une ratification du traité, mais elle indiquera clairement l'attitude que prendra le Parlement lorsque le bill lui sera soumis. C'est le but poursuivi en présentant ces résolutions.

Il n'est pas absolument nécessaire que la résolution adoptée par cette Chambre soit la même que celle adoptée par la Chambre des communes. Il peut se faire que la résolution de cette Chambre exprimant l'opinion que le traité devrait être ratifié soit quelque peu différente de l'expression d'opinion de la Chambre des communes. Ce sera à ceux qui recevront ces résolutions de former un jugement d'après l'expression d'opinion des deux Chambres et de conclure à la ratification probable du traité.

L'honorable M. DOMVILLE: Le bill sera-t-il basé sur les résolutions des deux Chambres?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. BEIQUE: Je ne puis m'empêcher de croire que la procédure que

l'on se propose de suivre n'est pas celle qui devrait être suivie par cette honorable Chambre. J'appelle l'attention de l'honorable ministre dirigeant sur le fait que lorsque le Parlement veut agir, il le fait au moyen d'un bill; et je crois que c'est l'intention de présenter un bill pour faire suite à ces résolutions. Un bill est présenté à l'une ou l'autre Chambre, et, après avoir été adopté par cette Chambre où il a été d'abord soumis, il est renvoyé à l'autre division du Parlement. C'est le seul moyen d'obtenir l'unité d'action. Si nous procédons selon le mode suggéré, les deux Chambres peuvent en arriver à des conclusions différentes, et nul moyen ne nous est offert pour en venir à une entente, les comités des deux Chambres ne pouvant se réunir pour considérer une résolution. Une résolution adoptée par le Sénat ne saurait être reprise en considération; il en est de même d'une résolution adoptée par la Chambre des communes. L'esprit ou la lettre des deux résolutions peuvent différer, ainsi, la Chambre peut rejeter la résolution ou elle peut adopter une résolution contraire aux dispositions du bill qui sera présenté à la Chambre des communes. Vraiment, nous devrions éviter un danger de cette sorte, danger qui peut ne pas se produire en la présente occurrence, mais que peut, si nous créons ce précédent, se produire à l'avenir. Je suis convaincu que si l'honorable leader de la Chambre veut y réfléchir, il verra de grands inconvénients à établir un précédent de cette nature, parce qu'aucune occasion ne nous est fournie de réunir les deux Chambres en conférence où nous pourrions nous concerter et obtenir l'unité d'action.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Y a-t-il dans l'usage parlementaire quelque chose qui nous empêche d'adopter une résolution de notre plein gré?

L'honorable M. BEIQUE: Non, vraiment. Quand chaque Chambre du Parlement agit indépendamment, cela peut se faire; mais quand nous nous occupons d'une question qui sera plus tard l'objet d'un bill pouvant devenir loi, c'est une initiative du Parlement, et par conséquent, il devrait y avoir unité dans l'action des deux Chambres.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Puis-je poser une autre question? Si les deux Chambres n'étaient pas d'accord au sujet d'une résolution, sur quel usage parlementaire pourrions-nous nous appuyer pour réunir les deux Chambres afin de débattre la résolution? Je n'en connais pas.

L'honorable M. BEIQUÉ: Précisément, c'est là mon argument. Le leader de la Chambre n'a évidemment pas suivi mes remarques. J'ai fait remarquer que si nous suivions la procédure indiquée par mon honorable ami, l'une des Chambres pourrait adopter une résolution sur une question pendant que l'autre Chambre adopterait peut-être une autre résolution tendant vers un but tout à fait opposé à celui que l'on se propose. Je maintiens que la question présente ne demande pas l'action du Sénat uniquement, ou celle de la Chambre des communes seulement, mais l'action du Parlement tout entier. Elle devrait être soumise à l'étude de l'une des deux Chambres, puis renvoyée ensuite à l'autre Chambre pour y être prise en considération.

L'honorable ministre dirigeant peut voir les conséquences qui peuvent résulter de cette manière de procéder. Supposons que cette Chambre rejette cette résolution, ou qu'elle la modifie de telle sorte qu'elle soit en contradiction avec certaines dispositions du traité, cela n'empêcherait pas la Chambre des communes d'adopter un bill ratifiant le traité et ensuite, de soumettre ce bill à notre étude. Dans quelle position serions-nous alors? Ceci démontre suffisamment que l'on ne devrait pas adopter la procédure que l'on veut suivre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Désirez-vous étudier la résolution cette après-midi?

L'honorable M. BOSTOCK: Personnellement, je préférerais ne pas procéder cette après-midi. J'ai demandé la discussion de ce point de nos règlements pour donner à mon honorable ami l'occasion de l'étudier.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si mon honorable ami n'est pas prêt à procéder cette après-midi, j'insisterai certainement pour que nous procédions demain, car il est nécessaire que nous disposions de ce sujet. Le Parlement a été convoqué spécialement dans ce but, et nous nous sommes engagés à obtenir le plus tôt possible du Parlement l'approbation ou la désapprobation du traité qui lui est soumis. Si mon honorable ami veut obtenir un délai, je suis prêt à laisser la question en suspens jusqu'à demain.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami semble croire que cette Chambre est prête à commencer cette discussion, et qu'elle pourra demain, ou après demain, ou le jour suivant, exprimer son opinion sur un document qui n'a été déposé qu'hier

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

seulement, sur le bureau de la Chambre. J'aurais de beaucoup préféré qu'il suivit le précédent établi par le premier ministre d'Angleterre, qui a présenté son bill en l'appuyant d'un discours; mais qui ne le soumit pour la seconde lecture que trois semaines plus tard. Mon honorable ami sait fort bien qu'il n'y a personne, outre lui-même et quelques-uns de ses collègues, qui ont pu étudier le bill pendant quelques semaines, qui puissent donner avec connaissance de cause son opinion sur le bill et débattre les objections qui pourraient être soulevées. Je le répète, le 2 juillet dernier, M. Lloyd George présenta son bill et fit son énoncé, et le bill ne fut soumis pour sa seconde lecture que le 21 juillet. Les membres de la Chambre des communes et les Lords eurent tout ce temps à leur disposition pour étudier le traité, en prévoir les conséquences, ce qui leur permit d'exprimer une opinion motivée et de voter en connaissance de cause. Au lieu de nous soumettre un bill, mon honorable ami insère dans une résolution une approbation du traité et nous demande ainsi de se prononcer incessamment en faveur de ce traité. Je ne crois pas que ce soit juste envers le Parlement et envers le pays, et, pour cette raison, si mon honorable ami propose sa résolution, nous, de la gauche, proposerons que la résolution ne soit pas prise en considération maintenant, mais qu'elle soit discutée dans deux ou trois semaines. C'est notre devoir envers le pays et envers nous-mêmes de ne pas approuver en bloc un traité que nous n'avons pas eu le temps de lire.

Je viens justement de lire une histoire du traité écrite par un de nos meilleurs historiens de France, qui dit qu'il a fallu six mois aux représentants des puissances alliées pour formuler le traité, et qu'il lui a fallu à lui-même six semaines pour l'analyser et écrire ses commentaires. Nous ne demandons que le temps de lire et de méditer cet important document.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne soumettrai pas ma motion, aujourd'hui. Je consens à la laisser en suspens jusqu'à demain; mais demain, je la soumettrai à cette Chambre. La Chambre des communes doit prendre la question en considération, demain; et je ne vois pas pourquoi le Sénat n'en ferait pas de même. Je dirai de plus à mon honorable ami, et il doit le savoir, car il est au courant des dépêches transmises par les câbles sous-marins, que dès le 28 mai dernier, la teneur de ce traité a été transmise et publiée au Canada, en

anglais et en français; et le public qui lit et se renseigne et les hommes publics surtout doivent certainement savoir tout ce que contient ce traité. Bien que j'accepte avec tout le respect dû à mon honorable ami l'aveu de son ignorance du traité, toute personne du Canada a eu cependant l'avantage d'en connaître la teneur. Je propose que la résolution reste en suspens jusqu'à demain.

La résolution reste en suspens.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures p.m.

SÉNAT.

Séance du jeudi, 4 septembre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

La séance s'ouvre à trois heures de l'après-midi.

Prière et affaires courantes.

BILL DE LA REINTEGRATION CIVILE DES SOLDATS.

PREMIERE LECTURE.

Bill A, "Loi modifiant la Loi du Ministère du rétablissement des soldats dans la vie civile."—L'honorable sir James Lougheed.

BAUX HOUILLERS DE SMOKY RIVER.

INTERPELLATION SUR ANNULATION.

L'honorable M. BOSTOCK demande au Gouvernement:

Le Gouvernement a-t-il eu connaissance d'une déclaration publiée dans la "Free Press" de Winnipeg, à la date du 28 août 1919, et soi-disant provenant de son correspondant d'Ottawa, qui met en doute la résiliation des baux accordés au colonel Shillington pour des houillères situées sur la Smoky River?

Ces baux ont-ils été résiliés par le ministre de l'Intérieur en juillet 1919?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED:

(a) L'attention du ministère n'avait pas encore été attirée sur cet article.

(b) L'arrêté du Conseil du 1er juillet 1919, (C.P. 1369) autorise l'annulation de huit baux houillers portant les dates des 29 et 30 août 1918, émis au nom de A. E. Austin, W. Barnett, R. W. McClung, A. H. Weir, C. W. Coppock, G. E. H. Hauff, J. A. Leask et W. R. Gouin, et cédés le 27 janvier 1919 à C. A. Barnard, C.R., de Montréal, et Adam T. Shillington, médecin, d'Ottawa, et dé-

crète que les droits indiqués dans ces baux sont acquis à la Couronne. Les huit baux ont en conséquence été rayés des archives du ministère de l'Intérieur, et les solliciteurs en ont été avertis.

COMITE DE SELECTION.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose l'adoption du premier rapport du comité de Sélection chargé de choisir les sénateurs qui doivent faire partie des différents comités permanents du Sénat, pendant la session courante.

Il dit:—Honorables messieurs, les seuls changements apportés aux comités sont les suivants: l'honorable sénateur Power remplace feu le sénateur Taylor, de Leeds, dans le comité mixte des impressions; l'honorable sénateur Webster remplace feu le sénateur Taylor dans le comité de l'économie interne et des dépenses imprévues, et l'honorable sénateur Power remplace feu le sénateur McLaren dans le comité des édifices et terrains publics.

La motion est agréée.

TRAITE DE PAIX AVEC L'ALLEMAGNE.

LA RESOLUTION L'APPROUVANT EST AGREEE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose:

Qu'il soit résolu qu'il est expédient que le Parlement donne, et que cette Chambre donne effectivement son approbation au traité de paix entre les puissances alliées et associées et l'Allemagne (y compris le protocole annexé) signé à Versailles, le vingt-huitième jour de juin 1919, dont copie a été déposée devant le Parlement, et qui a été signé au nom de Sa Majesté pour le Canada par les plénipotentiaires qui y sont nommés.

Il dit: Honorables messieurs, en proposant la résolution inscrite en mon nom sur les Ordres du Jour, je présume que les copies du Traité reçues du gouvernement impérial ont été distribuées aux honorables messieurs de la Chambre, et qu'il les ont lues.

L'honorable M. BOSTOCK: Elles n'ont pas été lues.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'espère que les honorables sénateurs ont lu le Traité.

L'honorable M. BEIQUÉ: Je n'ai pas pu avoir mon exemplaire avant deux heures et demie, hier.

L'honorable M. POPE: Vous aviez toute la nuit.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je sais trop bien comment mon honorable ami est capable de prendre rapidement connaissance de documents volumineux. Je suis très certain qu'il pourrait en une heure ou deux se familiariser pleinement avec la teneur du Traité.

Je serais peiné de fatiguer la Chambre en donnant une explication très étendue de ce document; il me sera toutefois nécessaire de faire quelques observations rapides sur quelques-uns des articles du Traité, surtout ceux qui nous intéressent le plus.

Il ne sera pas de ma part intempestif de dire, au début de mes remarques, que ce Traité est peut-être le plus important qui ait encore été fait par un groupe de nations. Il traite d'affaires débordantes de gravité non seulement pour l'humanité d'aujourd'hui, mais pour les générations à venir, et il en est plus rempli encore que tout autre document qui se soit jamais écrit. En raison de cette gravité, la responsabilité qui en découle pour nous nous impose l'obligation d'une étude minutieuse de la question.

Inutile de dire que le Traité accuse la fin heureuse de la guerre. Nous pouvons facilement nous rappeler quelles appréhensions nous ont frappés lorsque nous sommes entrés dans l'immense lutte commencée en août 1914; quelle anxiété non seulement le Canada, mais l'empire auquel nous appartenons, et même, à vrai dire, presque tout le monde civilisé, ont éprouvée devant les perspectives terrifiantes qui semblaient surgir du conflit naissant. Il m'est inutile de tenter l'esquisse des développements successifs de cette lutte, ou d'en parler longuement. Qu'il suffise de dire que pendant quatre longues années, il y a eu corps-à-corps entre les alliés et l'ennemi. Il sembla un moment que les forces amenées par les Alliés sur les champs de bataille de France et des Flandres ne suffiraient pas à retenir victorieusement les agresseurs. Lorsque nous songeons à ce qui aurait pu se produire si les Alliés eussent été vaincus dans cette guerre inconcevable, la pensée humaine est atterrée par le tableau d'une victoire allemande dans les circonstances épouvantables qui accompagnèrent cette lutte. Lorsque nous pensons aux conséquences réelles de la guerre, malgré la splendide victoire des Alliés; quand nous voyons la convulsion de toute l'Europe et de tout l'univers civilisé en raison de la bataille commencée et maintenue par l'Allemagne, nous ne pouvons pas imaginer ce qu'aurait entraîné notre défaite. Et cependant, honorables messieurs, il fut un temps où nos

L'hon. M. POPE.

poitrines haletèrent dans la crainte d'un revers formidable. Inutile de dire que si l'Allemagne avait triomphé, l'autocratie eût été victorieuse, l'indépendance eût été balayée, la liberté foulée aux pieds, et les Alliés, y compris notre Canada, eussent été écrasés sous le talon de la botte prussienne, et pendant des générations, peut-être. Mais le destin nous a été propice, et malgré les appréhensions avec lesquelles nous envisagions la guerre, il y a un an, les Alliés se sont heureusement trouvés en posture de dicter la paix, une paix qui se trouve dans le texte du Traité que nous étudions aujourd'hui.

Je sais fort bien qu'il n'y a pas eu d'unanimité absolue sur la teneur du Traité. On ne pouvait s'attendre que dans un document de ce volume, signé par trente-deux nations, incorporant tant d'opinions diverses, impliquant des intérêts rivaux poussés aussi loin qu'ils pouvaient aller dans la considération et la préparation du Traité, on ne pouvait pas prévoir, dis-je, que l'unanimité pût nécessairement être rencontrée. Après tout, c'est un compromis sur les opinions et les vues de tous les signataires. Cependant, je me risque à dire que personne, en lisant le Traité au point de vue critique, et allant jusqu'à l'analyse finale du jugement rendu, ne peut prétendre qu'il manque de donner effet aux principes fondamentaux qu'on a recherchés. On peut dire—et j'imagine qu'on a dû s'y attendre à certain moment—que si l'Allemagne perdait la guerre aux conditions ordinairement imposées aux vaincus, elle serait obligée d'en payer les frais onéreux. Mais en considérant la nature écrasante de la lutte, en songeant que tout l'édifice de la civilisation fût virtuellement ébranlé comme un château de cartes, et que la dévastation et la destruction passèrent, non seulement sur l'Europe, mais sur tous les continents où la civilisation s'était implantée, nous pouvons incessamment comprendre qu'une fois l'Allemagne désemparée, comme nous sommes heureux de dire qu'elle l'était à la fin de la guerre, il lui aurait été impossible, malgré son adresse et ses facilités récupératrices, d'affronter les frais énormes entraînés par la poursuite de la guerre. J'ai remarqué, l'autre jour, que le premier ministre d'Angleterre avait déclaré que la guerre avait coûté aux nations qui s'y étaient engagées, au moins trente milliards de livres sterling. Pour la conduite de la campagne, la Grande-Bretagne seule avait dû prélever par emprunts et par ses revenus, neuf milliards et demi de livres sterling. Son armée comprenait 7,700,000 hommes. Il y eut plus de \$3,-

000,000 de pertes dans tout l'Empire. Si nous appliquons proportionnellement les frais et les pertes aux autres nations engagées dans cette lutte titannique, il est facile de voir qu'aucune nation, ou même aucun groupe de nations, ne pouvait assumer tout le fardeau des frais et de la dette écrasante créés par cette guerre formidable. L'esprit humain ne peut pas saisir les chiffres en cause; ils dépassent à tel point notre pensée que nous ne pouvons pas même les imaginer.

Cependant, quand nous parcourons le Traité qui nous est soumis, et que nous considérons, non pas simplement dans le détail, mais globalement les termes qui ont été imposés à l'Allemagne, nous ne pouvons nous empêcher de conclure que ces termes sont onéreux au possible. Toutefois, s'ils sont suprêmement onéreux, ils ne sont pas excessifs; ils sont même généreux. Si l'Allemagne avait triomphé, elle aurait épuisé jusqu'au sang ses ennemis; elle nous aurait écrasés sous son talon et tenus sous sa domination pendant des générations à venir. Nous pouvons dire avec honneur que les Alliés se montrent, aujourd'hui, généreux et miséricordieux, en dépit des raisons qu'ils ont d'exercer des représailles contre le sur-ennemi qu'ils ont combattu.

En passant un moment en revue les conditions du Traité, au risque probable de paraître ennuyeux, puis-je prendre la liberté d'énumérer les pertes territoriales que l'Allemagne a subies en conséquence des termes de paix? Je dirai comme préambule à ces observations que, lorsque l'Allemagne s'est lancée dans la guerre, elle avait pour but d'obtenir la souveraineté mondiale. Ce programme entraîna des attaques territoriales par lesquelles elle se proposait d'enlever aux nations de l'Europe des territoires de superficie immense, et par lesquelles, eût-elle réussi, elle serait devenue la plus vaste puissance territoriale du globe.

On a donné plus d'attention, je crois, à la rétrocession de l'Alsace-Lorraine qu'à la cession de tout autre territoire perdu par l'Allemagne; et c'est peut-être l'arbitraire de l'Allemagne, en 1870 — l'exigence auprès de la France de céder ces deux provinces françaises, qui eut beaucoup à faire avec la situation actuelle. Nous trouvons à l'article 51, page 28:

Les territoires cédés à l'Allemagne en vertu des préliminaires de paix signés à Versailles le 26 février 1871 et du traité de Francfort du 10 mai 1871, sont réintégrés dans la souveraineté française à dater de l'armistice du 11 novembre 1918.

Nous trouvons encore, à l'article 36 du Traité, des territoires enlevés à l'empire al-

lemand, et qui forment l'état tchéco-slovaque, lequel était l'une des plus importantes entités nationales de l'Empire. L'article 83 dit:

L'Allemagne renonce en faveur de l'Etat tchéco-slovaque à tous ses droits et titres sur la partie du territoire silésien ainsi défini:"

Je n'ai pas besoin d'énumérer ses frontières.

En venant à l'article 87, nous voyons que l'Allemagne a dû céder le territoire de la Pologne, qu'elle acquerrait il y a cent cinquante ans, par un acte de tyrannie qui écrasait le peuple polonais; et depuis lors, ce peuple agonisait sous le talon prussien.

L'Allemagne reconnaît, comme l'ont déjà fait les puissances alliées et associées, la complète indépendance de la Pologne et renonce, en faveur de la Pologne, à tous droits et titres sur les territoires limités par la mer Baltique, la frontière orientale d'Allemagne, déterminée comme il est dit à l'article 27 de la partie II (frontières d'Allemagne) du présent traité..."

A la page 46 du Traité, nous observons que l'Allemagne renonce à la ville libre de Dantzig, cité de haute importance, et lui rend sa liberté.

A la page 47, l'article 109 nous montre l'Allemagne forcée par la Conférence de la Paix à prendre des mesures pour la rétrocession au Danemark du Schlesvig, si le peuple de ce dernier pays le désire. Il n'est pas nécessaire d'évoquer les circonstances historiques dans lesquelles l'Allemagne, par fraude nationale, enleva ce territoire au Danemark.

A la page 50 du Traité, nous voyons que cette grande forteresse d'Héligoland, qu'on jugeait inexpugnable et inaccessible, qui joua un si grand rôle dans les batailles navales de la mer du Nord, devra être démantelée, ainsi que ses fortifications.

L'article 115 se lit comme suit:

Les fortifications, les établissements militaires, les ports des îles Héligoland et de Dune, seront détruits sous le contrôle des principaux gouvernements alliés, par les soins et aux frais du gouvernement allemand, dans le délai qui sera fixé par lesdits gouvernements.

Puis nous arrivons à l'article traitant des colonies allemandes. En vertu de l'article 119:

L'Allemagne renonce, en faveur des principales puissances alliées et associées, à tous ses droits et titres sur ses possessions d'outre-mer.

Si nous considérons que ces possessions coloniales embrassaient une superficie d'au moins 1,500,000 milles carrés environ, nous comprendrons facilement l'humiliation subie par l'Allemagne perdant son empire colonial. Ces colonies comprennent l'Afrique-sud-ouest, le Togoland, les Camerouns, l'Afrique-Est, la Nouvelle-Guinée, et cer-

taines autres files du Pacifique.

Arrivant à la Chine, nous constatons que l'Allemagne a été obligé de renoncer à toutes les possessions qu'elle y détenait. L'article 128 nous montre l'Allemagne renonçant en faveur de la Chine,

...à tous privilèges et avantages résultant des dispositions du protocole final signé à Pékin, le 7 septembre 1901, et de tous annexes, notes et documents complémentaires.

Venant à Siam, nous voyons à l'article 136 que

Tous biens et propriétés de l'empire ou des états allemands au Siam, à l'exception des bâtiments employés comme résidences ou bureaux diplomatiques ou consulaires, seront acquis de plein droit au gouvernement siamois, sans indemnité.

De même quant au Maroc, nous voyons à l'article 144:

Tous les biens et propriétés de l'empire et des états allemands, dans l'empire chérifien, passent de plein droit aux Magzhen, sans aucune indemnité.

Et nous remarquons que les propriétés de l'Empire et des états allemands

...seront considérés comme comprenant toutes les propriétés de la Couronne, de l'empire et des états allemands, ainsi que les biens privés de l'ex-empereur d'Allemagne et des autres personnes royales.

L'article 153 décrète:

Tous les biens et propriétés de l'empire allemand et des états allemands en Egypte passent de plein droit au gouvernement égyptien, sans aucune indemnité.

A cet égard, les biens et propriétés de l'empire et des états allemands seront considérés comme comprenant toutes les propriétés de la Couronne, de l'empire et des états allemands, ainsi que les biens privés de l'ex-empereur d'Allemagne et des autres personnes royales.

Arrivant à l'article 156, nous voyons que:

L'Allemagne renonce, en faveur du Japon, à tous ses droits, titres et privilèges—concernant notamment le territoire de Kiao-Tchéou, les chemins de fer, les mines et les câbles sous-marins—qu'elle a acquise en vertu du traité passé par elle avec la Chine, le 6 mars 1898, et de tout autre acte concernant la province de Chantoung.

Ceci nous démontre, honorables messieurs, qu'il eût été difficile d'imposer des conditions plus onéreuses à une nation quelconque, quant à une plus forte indemnité en vastes possessions territoriales, que n'imposent les conditions incorporées dans le présent Traité. L'Allemagne a été dépouillée non seulement de ses possessions extérieures, mais même de grandes zones de son propre empire en Europe, et dans des proportions plus considérables encore que nous ne le croyions.

Quant au désarmement de ses forces militaires, navales et aériennes, dois-je indiquer l'humiliation que l'Allemagne a dû su-

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

bir en raison des conditions imposées. L'article 159 dit:

Les forces militaires allemandes seront démobilisées et réduites dans les conditions fixées ci-après.

Puis encore, en vertu de l'article 160:

(1) A dater du 31 mars 1920, au plus tard, l'armée allemande ne devra pas comprendre plus de sept divisions d'infanterie et trois divisions de cavalerie.

Dès ce moment, la totalité des effectifs de l'armée des états qui constituent l'Allemagne, ne devra pas dépasser cent mille hommes, officiers et dépôts compris...

Lorsque nous nous rappelons, honorables messieurs, qu'il y a cinq ans, l'armée d'Allemagne constituait un danger pour tout l'univers civilisé, que nous envisageons sa position d'aujourd'hui où de quatre millions d'hommes elle tombe à cent mille soldats, qui peut prétendre que les conditions imposées à l'Allemagne ne sont pas onéreuses? Mais, messieurs, dès avant la guerre, l'armée d'Allemagne, comme je l'ai dit, menaçait tout l'univers civilisé. Le monde tremblait au bruit de ses armes. Il n'existait pas en Europe une seule nation qui ne fût obligée de maintenir des armements militaires et maritimes à cause de l'armée permanente entretenue en Allemagne. La paix aurait régné virtuellement dans toute l'Europe, sans cet organisme militaire d'Allemagne, qui menaçait en tout temps d'écraser les nations policées. Il est vrai que nous ne craignons point autant que nous aurions dû craindre ce danger, ces perspectives, et ce fait que l'Allemagne se proposait pleinement de lancer une campagne de domination universelle. En évoquant ces jours anciens, en songeant à l'illusion heureuse dans laquelle les nations d'Europe vivaient, surtout la Grande-Bretagne, et à un degré plus faible la France, sans faire les moindres préparatifs nécessaires pour compenser les préparations immenses de l'Allemagne—lesquelles n'étaient pas du tout cachées—on est émerveillé, stupéfié de la crédulité des nations et de leur manque de préparations et d'équipement pour le formidable conflit dont les signes avant-coureurs montaient à l'horizon. Nous trouvons, cependant, l'inspiration d'une satisfaction profonde et l'une des plus fortes garanties de paix pour la génération actuelle dans le fait qu'une disposition a été non seulement imposée par la Conférence de la Paix, mais acceptée par l'Allemagne elle-même; et cette disposition comporte que l'armée allemande sera réduite à 100,000 hommes. Plus que cela, nous voyons dans l'article 168 que la fabrication d'armes, de munitions et de matériel de guerre ne se

fera que dans des usines dont le lieu sera communiqué aux principales puissances alliées et associées, qui l'approuveront; et dont elles garderont le droit d'en limiter le nombre. Quand nous pensons à ces industries énormes couvrant des centaines de mille acres de superficie en différentes parties de l'Allemagne, et fabriquant des armements pour la destruction délibérée d'êtres humains, il y a lieu — je le répète — de trouver une satisfaction profonde dans cet article 168, qui balaye ces industries de destruction, dans un trait de plume tiré par cette Conférence, dont nous étudions aujourd'hui le Traité.

A la page 62, dans l'article 180, nous trouvons une condition très importante qui a été imposée à l'Allemagne :

Tous les ouvrages fortifiés, forteresses et places fortes terrestres, qui seront situés en territoire allemand à l'ouest d'une ligne tracée à cinquante kilomètres à l'est du Rhin, seront désarmés et démantelés.

Ces forts, qui menaçaient de destruction et de dévastation les populations françaises, ne lèveront plus jamais leurs tourelles contre la douce terre de France.

Nous arrivons ensuite aux clauses navales. L'article 181 dit :

Après l'expiration d'un délai de deux mois à dater de la mise en vigueur du présent traité, les forces de la flotte allemande de guerre ne devront pas dépasser, en bâtiments armés : 6 cuirassés, 6 croiseurs légers, 12 destroyers et 12 torpilleurs...

L'article 183 dit :

...la totalité des effectifs dépendant de la marine allemande de guerre et affectés tant à l'armement de la flotte, à la défense des côtes, aux services des sémaphores, qu'à l'administration et aux services à terre, ne devra pas dépasser 15,000 hommes, officiers et personnel de tous grades et de tous corps compris.

Revenons quelques années en arrière, honorables messieurs, aux temps où nous apprenions dans les nouvelles venues d'Allemagne la croissance des flottes allemandes et de la politique établie de construire une marine qui ne serait inférieure à nulle autre au monde. Nous nous remémorons très bien la crainte avec laquelle nous parcourions ces informations angoissantes, qui de temps à autre nous arrivaient d'Allemagne au sujet du grandissement de cette marine. Elles nous inspirèrent nos propres efforts à grandir nos défenses navales. Nous connaissions les appréhensions qui énermaient continuellement la Grande-Bretagne elle-même, bien qu'elle eût une marine incomparable, supérieure à tout ce qui flottait sur les eaux.

Aucune question ne fut discutée dans la Chambre des communes avec tant de trem-

blement, tant de craintes envers l'avenir, que le fut la croissance de la marine allemande. Or, messieurs, nous avons maintenant la satisfaction de savoir que cette marine est disparue; elle s'est évanouie dans le sédiment des profondeurs océaniques, coulée par les Allemands eux-mêmes; et leur marine ne doit pas pour des années à venir être montée par un personnel excédant 15,000 hommes.

Un autre aspect nous inspire de la satisfaction; ce sont les dispositions des articles 227 et 228 touchant le procès du Kaiser et de ses associés, lesquels sont ensemble responsables du grand crime des siècles. Il faut espérer que toutes les dispositions du Traité de paix qui touchent au procès de l'ex-empereur d'Allemagne, et de ses affidés, seront poussées à leur extrême limite; car s'il exista jamais un archicriminel dans l'histoire du monde, c'est bien l'homme qui, aujourd'hui, est fugitif de son propre pays, et sur la tête duquel pèse un procès instruit par les Alliés, procès qui, je l'espère, sera fait de manière que l'accusé soit puni du crime colossal dont il est le coupable instigateur.

Une autre question prévue par le Traité, dans l'article 380, est que

Le canal de Kiel et ses accès seront toujours libres et ouverts, sur un pied de parfaite égalité, aux navires de guerre et de commerce de toutes les nations en paix avec l'Allemagne.

Lorsque nous songeons aux armements que l'Allemagne avaient installés dans ce canal, et qui menaçaient la paix de l'Europe et du monde entier, il y a lieu d'être profondément heureux de savoir que cette grande voie navigable servira désormais aux œuvres de la paix.

A la page 122, nous trouvons une disposition pour le paiement, par l'Allemagne, des frais de l'armée d'occupation :

Le coût total d'entretien de toutes les armées alliées et associées, dans les territoires allemands occupés, sera à la charge de l'Allemagne à partir de la signature de l'armistice du 11 novembre 1918, y compris la subsistance des hommes...

et ainsi de suite. Ceci entraîne le paiement d'une forte somme par l'Allemagne.

Nous en venons maintenant à la question des réparations, qui exigera un effort plus grand encore, de la part de l'Allemagne, que celui qui paraît dans les articles traitant du sacrifice qu'elle a volontairement consenti, et plus grand aussi que la reddition de ses forces militaires et navales. Revoyons un instant ce que cela signifie. Tout d'abord, par l'article 232, l'Allemagne est tenue d'effectuer la restauration de la Belgique :

En exécution des engagements pris antérieurement par l'Allemagne relativement aux restaurations et restitutions intégrales dues à la Belgique, l'Allemagne s'oblige, en sus des compensations de dommages prévues d'autre part à la présente partie, et en conséquence de la violation du traité de 1839, à effectuer le remboursement de toutes les sommes que la Belgique a empruntées aux gouvernements alliés et associés, jusqu'au 11 novembre 1918...

Combien coûtera la restauration de la Belgique? Il y a, dans le Traité, des dispositions sur la nomination de commissions qui s'enquerront des pertes éprouvées par la destruction et la dévastation de la Belgique; et rapport de ces pertes sera plus tard fait aux tribunaux constitués, et l'Allemagne devra payer une indemnité en conséquence.

Nous arrivons ensuite à la compensation à payer aux Alliés. Cette compensation sera faite pour différents objets qu'on trouvera dans l'Annexe I, page 105 et qu'il m'est inutile d'énumérer, sauf à dire qu'elles sont d'une nature très compréhensive, et entraînent le paiement de sommes presque inconcevablement énormes. Les réparations et compensations à payer comprendront: les dommages à la propriété sur terre et sur mer, les dommages-intérêts pour toutes les cales marchandes détruites—tonne pour tonne—les dommages subis par les parents de matelots qui ont perdu la vie dans la marine marchande de l'Empire, les dommages pour la perte de cargaisons; et dans la satisfaction à donner pour d'autres catégories de dommages, une réparation ou compensation plénière doit être faite, ce qui représentera plusieurs centaines de millions de dollars.

A la page 109, nous voyons une disposition pour l'émission, en partie immédiate et en partie future, de bons représentant au moins cent milliards de marks. On verra ces dispositions dans les alinéas 1, 2 et 3 de l'article 12 de l'annexe II. Ces bons payables en or au porteur seront remis au tribunal choisi par les Alliés, et les sommes seront pour le moment appliquées à la restauration, entre autres, de Belgique, et à la compensation d'autres pertes devant être payées par l'Allemagne.

L'honorable M. POIRIER: Est-il possible qu'une partie de cet argent vienne au Canada?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. Le Canada aura droit à sa part de ces sommes. La dette canadienne découlant des pensions sera fortement réduite de ce chef. C'est-à-dire que l'Allemagne indemniserà les Alliés pour leurs dettes de pension, sur la base de l'échelle des pensions accordées

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

en France. La Commission de la paix a accepté l'échelle française comme base pour le calcul de l'indemnité.

C'est là une revue succincte seulement, honorables messieurs, des termes qui ont été imposés. Je ne vous lirai pas les conditions économiques, si ce n'est pour dire qu'il est difficile à la pensée humaine de concevoir quelque chose de plus complet, ou qui embrasse plus entièrement et abondamment presque toutes les questions qui pouvaient surgir des affaires à régler entre l'Allemagne et les Alliés. Vous avez en mains le Traité, messieurs. Je ne tenterai donc pas d'énumérer les diverses autres considérations qui ont été imposées à l'Allemagne.

Je ne saurais conclure, honorables messieurs, sans parler de la Société des Nations.

L'honorable M. DAVID: Voilà la question.

L'honorable M. MITCHELL: Les Etats-Unis auront-ils droit à une partie du fonds de pension?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, tous les Alliés. Je comprends, honorables messieurs, que le Pacte de la Société des Nations a été discuté, peut-être, plus à fond et avec plus d'intérêt que les conditions de paix imposées à l'Allemagne. Il me semble qu'il eût été illogique, et hors la prévoyance humaine, si le Traité avait été conclu sans disposition dans le genre de celles qui paraissent au Pacte de la Société des Nations. C'est le corollaire de ce qui a déjà été fait. Il est inconcevable que la civilisation, possédant cette connaissance si péniblement acquise et si douloureusement imprimée dans son cœur, dût traverser la crise que nous venons de subir pendant cinq ans, sans s'arrêter à considérer s'il n'était pas possible de prévenir la répétition du crime commis en août 1914, par lequel toute la civilisation était mise au défi et foulée aux pieds du fait des ambitions criminelles et de la sauvagerie d'une nation qui voulait s'agrandir aux dépens du monde policé.

Je n'ai pas besoin de dire que la guerre est aussi vieille que l'humanité, et que malgré la Société des Nations et toutes les autres ligues que le monde pourra créer, il est tout possible que les passions de l'homme s'affirment au point que nous ne puissions pas, absolument, empêcher la guerre. Mais la question de guerre est aujourd'hui bien plus importante qu'elle ne l'était par le passé. De nos jours, les progrès de la science, l'évolution ascendante de

la race humaine, rendent la guerre si formidable, que les grandes puissances ont trouvé indispensable d'étudier ce qui pouvait être fait pour réduire les obligations énormes contre lesquelles l'Europe et l'univers ont lutté pendant le dernier quart de siècle. Les plus grands pacifistes du monde sont actuellement les grandes puissances elles-mêmes. Nous savons pertinemment, honorables messieurs, qu'avant la déclaration de guerre par l'Allemagne, nulle puissance au monde n'a tenté plus d'efforts que la Grande-Bretagne pour établir une entente cordiale avec l'Allemagne dans le but d'éviter la guerre. Le coût des armements modernes est le fardeau le plus lourd qui pèse aujourd'hui sur les puissances. Rien n'écrase davantage l'Europe entière. Il y a eu rivalité intense d'une année à l'autre, de décade en décade, entre les parties concurrentes de l'Europe, qui chacune voulait avoir les armements les plus puissants et les plus destructeurs. Je suppose que jamais, sous ce rapport, la propagande de paix n'a été plus forte qu'immédiatement avant la guerre. Quelques-uns de nos apôtres de la paix étaient considérés comme des prophètes antiques; ils prédisaient que la guerre était finie, que le règne de la paix était instauré, que les nations avaient transmué leurs glaives en charrues et leurs lances en émondeuses. Puis, comme un coup de tonnerre, éclata la déclaration de guerre, et nous trouvâmes toute l'Europe plongée dans le plus grand massacre de l'histoire, un conflit dont les pertes représentent une somme plus forte que celle qu'ont coûtées les guerres de plusieurs siècles. Or, nous sommes arrivés au point où les Alliés ont dicté leurs propres conditions de paix à l'ennemi, et la question surgit, naturellement, de savoir comment on pourra prévenir une guerre future. Lorsque la Conférence de la Paix s'est réunie à Paris en janvier dernier, la première mesure prise a été de dresser le Pacte de la Société des Nations. Il y avait une opinion fortement exprimée—on lui donna suite—que le Pacte devait précéder les conditions de la paix; qu'on devait établir une convention non seulement entre les Alliés, mais aussi les nations neutres et les nations belligérantes de l'avenir, pour assurer à la civilisation qu'une semblable catastrophe universelle ne se reproduirait plus.

Je dois dire, après avoir parcouru le Traité, qu'à mon avis, il eût été difficile pour l'esprit humain, de concevoir, en tenant compte de ce qu'il y a dans le Traité, un document plus efficace pour atteindre

les objectifs visés. Le principe fondamental du Pacte de la Société des Nations est d'empêcher la guerre, et je ne puis comprendre comment on pourrait y arriver par d'autres moyens. C'est par entente entre les nations seulement que la guerre peut être rendue impossible. Cela peut se faire seulement avec l'acceptation, par chaque nation, d'une responsabilité égale dans la mise en vigueur du Traité que toutes adoptent. En tant qu'il s'agit du Pacte, il résulte du travail conjoint des meilleurs esprits des quatre continents. Il serait difficile de concevoir un tribunal possédant une meilleure perspicacité intellectuelle, plus d'expérience et de science des affaires et de la jurisprudence internationales, que celui qui a siégé à Paris pendant six mois. Comme résultat de ses délibérations, nous avons devant nous ce qui s'appelle Partie I dans le document qui nous est soumis. Je reconnais qu'on le discute aujourd'hui avec quelque chaleur, surtout aux Etats-Unis, et avec divergence d'opinions; mais serait-il possible, honorables messieurs, d'arriver à une conclusion ou un arrangement commun, ou d'accepter une entente commune, à la satisfaction absolue de tous les signataires devenus parties au Traité?

M. Lloyd George, lui-même, a exprimé son mécontentement; la France a fait valoir du mécontentement; les Etats-Unis sont mécontents; au Canada même, on constate du mécontentement parce que tout n'est pas exactement comme les parties, exprimant une opinion sur la question, voudraient que tout marchât, s'ils avaient l'occasion de rédiger eux-mêmes le Traité.

J'anticipe un peu sur la discussion qui sera soulevée par l'article 10. J'imagine que cet article peut être appelé le centre contentieux, pour les critiques qui s'opposent au Traité. L'article se lit comme suit:

Les membres de la Société s'engagent à respecter et à maintenir contre toute agression extérieure l'intégrité territoriale et l'indépendance politique présente de tous les membres de la Société. En cas d'agression, de menace ou de danger d'agression, le Conseil avise aux moyens d'assurer l'exécution de cette obligation.

Ceci impose, à chaque pays signataire, la responsabilité de contribuer jusqu'à concurrence de ce qui sera déterminé par le Conseil et l'Assemblée constituant la Société des nations, pour l'exécution de toute décision prise par le tribunal. Inutile de dire que tout individu, ou tout groupe ment d'individus, ou toute nation qui voudrait participer aux bénéfices du Traité devrait nécessairement admettre toutes les obligations qui en découlent. Le Ca-

nada ne peut pas devenir partie à la Société et jouir de tous les avantages qu'elle donne—dépense et protection accordées par les autres nations du monde—à moins de ne vouloir accepter une semblable responsabilité à leur endroit. Je dis que si le Canada manquait de le faire, il jouerait le rôle d'un poltron; il ne serait pas digne du nom de nation; il ne voudrait pas un seul instant reconnaître ses "possibilités", et tomberait pour toujours dans cette humiliation et cet oubli où toutes les nations devraient tomber dans elles ont peur d'accepter le devoir national de leur défense. Il m'est inutile, comme à tout autre membre du Parlement, de défendre la conduite que doivent tenir les signataires en acceptant cette obligation. C'est un des premiers principes d'un peuple quelconque qu'être prêt à sacrifier tout à la défense de son entité nationale, et cette obligation a été imposée au Canada aussi bien qu'aux autres nations qui ont signé le Pacte. Qu'advient-il, honorables messieurs, si nous répudions cet article du Pacte de la Société? La civilisation nous chasserait de la famille des nations. Quelle serait la posture du Canada aux yeux de l'Empire dont nous sommes partie? Pourrions-nous dire à la Grande-Bretagne: "Nous allons demeurer partie de l'Empire britannique, mais dorénavant, nous entendons que vous seule, et non seulement vous, mais tous les autres signataires du Traité, vous nous défendiez contre les ennemis de l'Empire." Si dans un moment de lâcheté nous refusions ou manquions d'accepter la responsabilité de participer avec les autres nations du monde à cette obligation qui nous est dévolue, notre nom deviendrait un terme de mépris et d'opprobre parmi les nations.

Il m'est inutile d'insister davantage sur ce point, honorables messieurs, mais j'ai entendu des murmures lointains. On a prétendu que le Canada serait peu sage de ramasser ce fardeau de l'obligation fondamentale des nations. Le Canada s'est bien conduit dans la dernière guerre. L'armée de notre pays a combattu épaule contre épaule avec les meilleures troupes de l'univers, et s'est acquise une réputation de prouesse et de bravoure qui n'a pas été surpassée dans l'histoire. Je me risque, toutefois, à présent, honorables messieurs, que cette obligation ne pèsera pas lourdement sur les épaules du Canada et qu'il prendra fièrement sa place avec les autres signataires du Traité.

Je crois qu'il m'est inutile de vous entretenir plus à fond de cette partie du Pacte de la Ligue. Qu'il me suffise de dire qu'à

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

mon sens, dans un avenir rapproché, la postérité le jugera plus rempli de grands bienfaits pour la civilisation que tout autre Pacte consenti par le passé.

Il y a dans le Pacte des dispositions pour l'amélioration des conditions du Travail. Il est heureux que la Ligue ait donné l'attention la plus grande à cette question très importante. Si nous considérons que les trois-quarts des soldats qui ont combattu avec les Alliés venaient du monde ouvrier, il est facile de concevoir l'importance du problème qui s'est imposé à ce tribunal en vue d'établir un moyen international d'instaurer des conditions meilleures et plus uniformes de travail. On trouve dans tous les recoins du Traité l'organisme qui permet aux représentants du Travail du monde entier de se réunir, par l'action co-opérative des différentes nations, pour discuter et régler ces questions de façon, je le crois volontiers, à élever, hausser le Travail à un niveau qu'il n'a jamais atteint. Je ne me propose pas d'étudier cet aspect, parce que mon honorable ami qui siège à ma droite, le ministre du Travail (l'hon. M. Robertson), est un spécialiste sur la question, si je puis m'exprimer ainsi, et je ne dois pas empiéter sur son terrain.

Permettez-moi de dire, comme conclusion, honorables messieurs, que j'ai la ferme conviction que le Traité, qui embrasse le Pacte de la Ligue et toutes les autres dispositions, sera transmis à la postérité au titre d'une des conventions internationales les plus importantes et les plus avantageuses que le monde ait connues. On le considérera non pas seulement comme jugement équitable, mais rétributif du crime commis par l'Allemagne en jetant sur le monde cette guerre de 1914; et j'espère que ce Traité restera pour tous les temps comme avertissement aux nations qui voudraient plonger l'humanité dans une guerre criminellement préméditée.

L'honorable M. BOSTOCK: Honorables messieurs, la question qui nous est soumise dans la résolution est d'une nature que je voudrais étudier sans parler tout d'abord du procédé suivi par le Gouvernement dans sa proposition. Avant d'en venir au Traité, je désire protester contre la méthode employée dans le cas actuel. Le cours suivi par le Gouvernement établit un précédent tout à fait nouveau pour nous en procédure parlementaire. Voici la proposition:

Qu'il soit résolu qu'il est expédient que le Parlement donne, et que cette Chambre donne effectivement son approbation au traité de paix entre les alliés et les puissances alliées et asso-

ciées et l'Allemagne (y compris le protocole annexé) signé à Versailles le vingt-huitième jour de juin 1919, dont copie a été déposée devant le Parlement, et qui a été signé au nom de Sa Majesté pour le Canada par les plénipotentiaires qui y sont nommés.

Si nous adoptons la résolution, cela comporte tout simplement l'expression de l'opinion de notre Chambre, et non pas de l'opinion des deux Chambres du Parlement, ou du Parlement lui-même, comme cela serait si l'on avait suivi la procédure ordinaire de considérer la résolution tout d'abord dans l'autre Chambre, puis de la déférer ensuite à notre Chambre. Je crois que la procédure actuelle est sujette à une vigoureuse opposition.

Je sens de plus que nous n'avons pas eu le temps voulu pour étudier les questions inhérentes au Traité. Le Parlement a été convoqué le lundi de la semaine courante, et c'est mardi seulement qu'on nous a soumis les documents que nous devions approfondir. On nous demande maintenant de discuter cette mesure d'importance primordiale, lorsque nous avons eu quelques jours seulement pour prendre connaissance des questions éminemment sérieuses qui entrent en jeu. Comme l'a fait remarquer mon honorable ami, il a fallu six mois aux représentants des divers gouvernements, assemblés à Paris, pour conclure une entente sur les conditions du Traité qu'ils se proposaient de faire signer par l'Allemagne; cependant, on nous demande, à nous, d'exprimer une opinion sur ces termes et conditions lorsque nous avons eu sous les yeux les documents pendant quelques jours seulement. Il semble exister chez le Gouvernement un désir de précipiter l'examen de cette question dans la Chambre d'une façon que je ne crois pas opportune quand il s'agit d'une mesure aussi grave.

Nous avons été convoqués ici pour étudier le Traité et, autant que je sais, nous nous occuperons fort peu d'autre chose pendant la session courante. Il n'eût pas été déraisonnable de nous donner autant de temps qu'on en a donné au parlement britannique, où le leader du gouvernement a fait un exposé le 3 juillet; et, le 21 juillet seulement, le bill, présenté pour permettre au gouvernement de compléter les pouvoirs et exécuter les détails nécessaires du Traité, était soumis à la deuxième lecture. Ainsi, les membres du parlement britannique eurent l'occasion d'étudier à fond ces importantes questions et de se familiariser avec elles, dans une mesure qui, pour ma part, ne m'a pas été procurée.

Une autre objection se présente à moi: avant que les membres de l'autre Chambre,

qui sont les représentants élus du peuple, aient eu l'occasion d'exprimer leur avis sur cette question importante. Le Sénat est mis en posture de délibérer sur une résolution, et de donner son avis sur un Traité qui imposera très probablement de lourdes responsabilités à notre pays, et nous forcera à traiter de questions que nous n'avons jamais discutées jusqu'ici. Nous sommes ainsi placés dans une position difficile, puisque les membres de cette Chambre s'occupent d'ordinaire plus de reviser les mesures législatives que de délibérer en premier lieu sur des affaires du genre de celle-ci, surtout quant il s'agit de responsabilités aussi grandes pour notre pays. Je ne puis voir, pour ma part, pourquoi il y a nécessité de hâter l'approbation du Traité de paix, comme on nous demande de le faire actuellement.

Si les honorables sénateurs consultent la page 163 du Traité, ils verront que la clause de ratification du Traité dit:

Un premier procès-verbal de dépôt des ratifications sera dressé dès que le traité aura été ratifié par l'Allemagne d'une part et par trois des principales puissances alliées et associées d'autre part.

Donc, le Traité doit être préalablement ratifié par trois des puissances principales, et il n'est pas nécessaire de nous demander une étude hâtive de la question.

Je ne me propose pas de suivre le même cours que mon honorable ami qui a énuméré les termes de tout le Traité tels qu'ils affectent l'Allemagne; car je ne puis pour ma part voir à l'heure actuelle quel peut être l'effet des différents termes du Traité. Je comprends que le Traité a été rédigé par des hommes qui sont absolument compétents, et qui ont eu beaucoup d'expérience dans le traitement de questions semblables. La phraséologie du Traité doit être très soigneusement pesée si l'on veut savoir exactement quelle est sa portée sur les différentes questions. Nous devons tous être très heureux d'être arrivés à l'heure où nous sommes soulagés de la tension terrible de la guerre, cette guerre qui nous a écrasés pendant les cinq dernières années, et où nous pouvons envisager la situation à la lumière du travail fait par les représentants des pays qui, depuis six mois, se sont occupés de régler le Traité.

Le principe de la Société des Nations est un de ceux qui à mon sens doivent être approuvés par tous ceux qui ont à cœur les intérêts de l'humanité et la paix universelle. Unir ensemble les différents pays pour la signature d'un Traité qui les engage à maintenir la paix du Globe, est un pro-

grès immense dans l'évolution de l'homme. Après de nombreuses guerres, on a tenté, dans le passé d'établir un état de choses qui pût abolir la guerre et maintenir la paix de l'avenir; mais aucune convention n'a eu, pour la paix universelle, le caractère important et critique de l'arrangement fait à Paris cette année. Ce Traité peut être rendu vraiment efficace et utile par les peuples seulement des pays signataires. A l'heure actuelle, le Pacte de la Société des Nations est l'expression de l'opinion des représentants des diverses nations quant au cours à suivre pour chacune d'elles en vue de maintenir la paix mondiale; mais il faudra beaucoup de temps pour que l'application réelle des différents articles du Traité soit pleinement comprise, et que les détails soient arrêtés au point que nous puissions voir quel sera l'effet de ces articles, quelles seront les responsabilités et les obligations imposées à chacun des divers pays qui auront signé le Traité. Cela est vrai de tous les traités du passé. La seule différence dans le cas actuel est, je crois avoir raison de le dire, que le Traité actuel est le premier qui soit ainsi discuté dans les divers parlements des nations qui l'ont rédigé. La procédure ancienne voulait que les termes des traités fussent trouvés et acceptés par les souverains, et le peuple des différentes nations avait peu d'occasion d'en discuter, ou d'approuver les termes réels avant leur mise en vigueur. Comme l'a expliqué le premier ministre du Canada ailleurs, l'autre jour, nous sommes devenus partie à la Société des Nations par nos représentants à la Conférence de la paix; et le leader du gouvernement dans cette Chambre a prétendu que notre pays avait été placé dans une position plus importante que par le passé en raison des affaires qui affectent les relations internationales de l'Empire britannique. C'est pourquoi on nous demande, dans notre Parlement, d'approuver les conditions du Traité, et ainsi par cela nous nous obligerions à observer les conséquences des divers articles de la Société des Nations.

Mon honorable ami a parlé de l'article 10 de la Société des Nations, et des responsabilités qu'il imposera à notre patrie. Il a indiqué la situation que le Canada occuperait s'il devait d'une façon quelconque refuser d'accepter la responsabilité qui lui incomberait par cet article particulier du Traité. Si les honorables sénateurs consultent les conditions du Traité, ils verront qu'au titre de membre de la Société des Nations, nous serons responsables pour ces nouveaux états qui naissent à l'heure ac-

tuelle. Nous devons faire notre part pour maintenir l'indépendance de la Pologne; nous serons directement intéressés à l'arrangement entre l'Italie et la Yougoslavie, et nous aurons aussi notre part de responsabilité quant aux diverses autres nations nouvellement créées. Voilà une position tout à fait nouvelle pour le peuple et le gouvernement du Canada. Jusqu'ici, nous avons cru que nous avions assez à faire en surveillant les intérêts et les questions de notre propre pays, et en développant ses ressources naturelles. Les responsabilités qui peuvent nous être imposées par l'exécution des termes du Traité peuvent être très lourdes. Comme l'un des dominions de l'Empire britannique, nous pourrions naturellement être mis en posture de faire très peu et de laisser beaucoup du travail européen à la discrétion des représentants de l'Empire.

J'avais cru que nous aurions quelque explication de la part des membres du gouvernement sur ce qu'ils jugeaient être les relations du Canada avec le reste de l'Empire dans le traitement de questions de ce genre. Si je comprends bien le Traité, il appartiendra au Conseil de la Société des Nations de dire exactement aux signataires du Traité et aux membres de la Société quel rôle ils devront jouer dans la maintien de la paix universelle, s'il survient quelque différend entre les membres de la Ligue; mais nous n'avons pas eu d'explication sur les responsabilités que nous pouvons assumer et sur les difficultés que nous pouvons avoir à affronter et à surmonter.

Ainsi, il existe à l'heure actuelle un certain état de choses dans le Pacifique; je veux parler des relations qui se sont tendues entre la Chine et le Japon. On a invité la Chine à signer le Traité, et en raison des conditions posées quant à la province de Chantoung, elle a préféré se retirer plutôt que de signer le Pacte de la Société des Nations. Elle sentait qu'elle avait été injustement traitée, et qu'il lui fallait faire un traité spécial avec l'Allemagne si elle voulait avoir la paix. Le Canada a déclaré la guerre à l'Allemagne, et il restera en état de guerre à moins de créer des conditions de paix. Nous pourrions être placés en posture fâcheuse à cause des relations de la Chine et du Japon. S'il surgissait quelque difficulté, le Canada, comme puissance signataire du Traité la plus rapprochée du Japon et de la Chine, serait peut-être appelé à agir; mais je ne crois pas qu'à l'heure actuelle, les membres de la Chambre puissent dire en connaissance de cause quelle serait notre position.

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

Il y a plusieurs autres responsabilités qui nous seront imposées dans le règlement de l'affaire. Il nous faudra fournir notre contribution d'hommes, de navires et d'argent pour nous conformer à nos obligations créées par le Traité. Si je saisis bien la situation, nos obligations seront fixées par le Conseil de la Société des Nations, et jusqu'à ce point, notre liberté d'action sera limitée en l'espèce selon les conditions posées par le Conseil de la Ligue. Voici une question sur laquelle mon honorable ami n'a pas donné son avis, et elle ne peut pas, si je saisis bien, être comprise sauf par ceux qui ont pris part aux discussions engagées à Paris au cours des quelques mois derniers. Donc, l'homme ordinaire, qui lit simplement les conditions du Traité, n'est pas en posture de comprendre ce que peuvent signifier ces responsabilités, et jusqu'à quel point nous pouvons être entraînés dans l'exécution des termes du Traité.

Mon honorable ami a parlé des arrangements internationaux touchant le travail. La difficulté de traiter les questions de cette nature c'est qu'un tribunal international peut s'occuper de généralités seulement. La différence des conditions dans les divers pays rend vraiment difficile la rédaction d'un arrangement particulier pouvant s'appliquer à tous les peuples intéressés au Traité. La question entière des relations du capital et du travail est une question qui a une portée particulière dans chaque pays, et la difficulté d'appliquer les principes adoptés à la conférence internationale sera excessivement grande; leur application même exigera une forte dose de discrétion, et beaucoup de travail, avant qu'on puisse atteindre le résultat qu'on désire évidemment.

Je ne crois pas être actuellement en mesure de discuter davantage les clauses du Traité, ou les questions qu'il suscite. Nous sommes certainement tous en faveur des démarches faites en vue d'établir la Société des Nations, et je ne voudrais pas que mes remarques fussent interprétées au sens d'une opposition au Traité, dont le but est de maintenir la paix universelle. Cependant, je crois que nous avons droit à beaucoup plus de temps pour étudier ces questions, afin de bien comprendre ce que nous faisons en approuvant le Traité. En raison de la façon dont l'affaire nous a été imposée; du peu de temps qui nous a été donné pour étudier le Traité et pour nous familiariser avec les questions en jeu, et aussi du fait que nous sommes invités à traiter la question, d'une façon que, pour parler avec calme, je ne crois pas la plus satisfaisante,

je désire proposer, appuyé par l'honorable M. Dandurand:

Que les mots "et que cette Chambre donne effectivement" dans la première et la seconde ligne de ladite motion, soient retranchés, et que les mots suivants soient ajoutés à la fin: "et que cette Chambre remette le débat sur ladite résolution au seize courant.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, j'ai laissé entendre, hier après-midi, que, si la résolution était hâtivement pressée, la Gauche proposerait probablement quelque remise du débat afin d'étudier le Traité déposé la veille sur la table. Je m'en tiens encore à l'avis que le Sénat du Canada se doit à lui-même de retarder la discussion quelques semaines pour rendre justice au pacte important qui nous est soumis sous forme de ce Traité. Mon honorable ami (l'hon. sir James Loughheed) ne sera pas surpris si je lui dis que tout en ayant lu comme lui le sommaire du Traité paru dans la presse, j'ai différé mon jugement sur le rôle que le Canada est invité à jouer jusqu'à ce que le document complet nous ait été soumis; et j'ai différé parce que je croyais que le Traité serait d'abord soumis à la Chambre des communes, comme on l'a fait en Angleterre afin que les députés, les représentants directs du peuple, pussent l'examiner, et se prononcer en l'espèce, et que nous puissions, nous-mêmes, profiter de la discussion de l'autre Chambre, et avoir le temps de nous familiariser avec les clauses diverses du Traité. Voilà pourquoi j'ai dit, hier, que si mon honorable ami insistait sur sa résolution, il nous serait impossible de rendre justice à la question, alors que nous pourrions le faire si nous avions le temps voulu de l'étudier à fond.

Je vois fort peu de chose, s'il en est, à quoi m'opposer dans les paroles qui sont tombées des lèvres de mon honorable ami le leader de la Chambre. Il a fait un relevé général des causes de la guerre et une revue du Traité qui nous est actuellement soumis, et il me reste à admettre que j'acquiesce à tout ce que l'honorable sénateur a dit. Nous avons enfin obtenu la paix. Nous nous félicitons tous du résultat triomphant de la guerre. Pendant la guerre, nous sentions que le coupable était à Berlin; que le militarisme prussien était la cause principale du conflit, et qu'à tout prix il fallait le détruire. Parfois nous avons tremblé, et nous avons été fatigués pendant ces cinq longues années de bataille. Enfin, la victoire s'est posée sur le drapeau des Alliés, et nous avons été assez heureux de vivre pour voir ce grand jour. Après la signature de l'armistice, le 11 novembre, ce fut le devoir des

Alliés de se réunir pour décider des termes de la paix et les imposer au vaincu. Nous avons fait la paix, et en même temps nous avons tenté de nous entendre pour le maintien de la paix universelle—deux fins également importantes. Des efforts, pour l'organisation d'une Ligue des Nations et pour assurer la paix perpétuelle ont été tentés pendant des siècles. Au cours des vingt-cinq dernières années, j'ai suivi de près les tentatives faites par divers groupes, dans différents pays d'Europe et d'Amérique, pour établir le règne de la paix dans l'univers. Ces efforts tendaient surtout vers la diminution des armements et d'obligation, pour les peuples, à recourir à l'arbitrage en cas de différend international. Ces deux conditions semblaient essentielles à l'assurance de la paix. Mais cela ne pouvait se produire que par entente commune. Cette entente ne pouvait pas être conclue en raison des craintes, des suspicions, et du manque de confiance existant entre les nations, et, je puis le dire aussi, à cause des refus persistants de l'Allemagne de s'unir aux autres nations pour chercher un terrain commun d'entente sur la diminution des armements, et sur l'établissement à la Haye d'un tribunal international en vue du règlement des différends internationaux.

Une grande guerre a créé des conditions qui offrent une occasion de réaliser ces aspirations. Elle a détruit une puissante autocratie militaire; elle a rapproché un groupe de nations, assez fortes pour assurer la paix si elles restent unies. A cette fin, ces peuples ont dressé l'esquisse de la Société des Nations. Elles ont saisi le moment psychologique. Honneur à la Conférence de la Paix, et gloire surtout à Woodrow Wilson, qui a résumé dans un pacte les aspirations de l'humanité souffrante. Les critiques l'ont appelé idéaliste, et ce jugement voulait le rejeter parmi les utopistes. Il semblerait qu'après avoir gémi pendant cinq ans dans les horreurs indicibles d'une guerre infernale, on fût porté à bien accueillir l'idéalisme. Cet idéalisme peut sans doute nous conduire au pays des rêves; la Société des Nations peut crouler; mais certes, nous ne devons pas refluer vers le découragement et la désespérance finale. La Société des Nations nous offre un rayon d'espoir: refuserons-nous de tenter l'expérience? L'homme pratique, l'homme de sang et de fer, a manqué son but. Je salue l'idéaliste; et vraiment, son raisonnement est-il si nébuleux? Le président Wilson ne nous a-t-il pas donné une formule très pratique de la paix projetée des nations, lorsque, à Glasgow, il prononçait les

L'hon. M. DANDURAND.

paroles suivantes, le printemps dernier: "En nous unissant, nous avons sauvé le monde; en demeurant unis, ne pouvons-nous pas assurer la paix universelle?"

Puisque jusqu'ici les nations ont vécu à l'écart les unes des autres; qu'elles se sont surveillées; qu'elles se sont soupçonnées; qu'elles ont comploté les unes contre les autres pour obtenir un avantage territorial ou économique; puisque chacune d'elles exerçait ses soldats pour la défense et pour l'attaque, n'est-il pas temps que tout cela finisse? Des nuages menaçants assombrissaient les horizons, et il n'existait pas d'autorité constituée pour tourner les rayons cathodiques sur les corps infectés et pour montrer à la lumière les causes de tous ces troubles. Si nous avions eu une Ligue des Nations, je suis convaincu que nous aurions échappé à cette guerre idiote de la Crimée; à cette campagne humiliante du Sud-Afrique, et au cataclysme de 1914.

Peut-être dira-t-on qu'il fallait tout d'abord lancer l'abcès de Berlin. Ne nous arrêtons pas à scruter le passé, si ce n'est pour y puiser des leçons qui nous guident. Le Traité est devant nous; il demande notre acquiescement.

Les difficultés qui ont entravé les négociateurs étaient si grandes que les conditions de paix doivent être acceptées, au titre d'un résultat arraché aux ténèbres par la sagesse combinée d'hommes justes et droits, qui n'ont pu atteindre leur idéal, mais qui se sont élevés aussi haut qu'il était humainement possible. Les conditions de paix sont satisfaisantes, s'il est vrai que l'Allemagne est amenée à payer tout ce qu'elle peut payer d'ici à cent ans.

Nous avons droit à la réparation. On dit que nous n'aurons rien, car des réclamations privilégiées absorberont chaque dollar de l'indemnité. Il est regrettable qu'un des alliés ait refusé de signer le Traité parce qu'il se sentait spolié de son territoire. Il semble partout admis que les quatorze points du président Wilson n'ont pu être appliqués pour la remise du territoire de Chantoung au Japon. D'autre part on nous dit que le Japon a exprimé l'intention d'indemniser la république chinoise. Cette promesse verbale satisfiera-t-elle notre conscience? Autrement, nous serions sciemment complices d'une affirmation de la force sur le droit.

La question primordiale, pour le Canada, est l'entrée dans la Société des Nations. Nos ministres étaient-ils justifiés d'adhérer à cette ligue? Nous n'y étions pas obligés. Ils ont insisté pour signer le Traité de paix. Devaient-ils le faire, lorsque le président

Wilson réussissait à y incorporer le Pacte de la Société des Nations? Ils n'avaient pas de mandat à cette fin. On pourra demander: Quel intérêt avions-nous en l'espèce? Quel bien le Canada en retirera-t-il? Sir Robert Borden nous répond que cela nous pose comme nation. Est-ce vrai? Dans quelle forme? Notre autonomie est-elle accentuée? Examinons la question. Avons-nous obtenu des droits égaux à ceux du parlement britannique? Sommes-nous devenus les conseillers directs du roi, pour le Canada, dans les questions internationales?

Dans ce cas, sir Robert Borden, ou le cabinet canadien, a dû prier directement le roi de nommer MM. Doherty et Sifton représentants du Canada. J'en doute fort. Ces recommandations venaient plus du cabinet impérial ou du premier ministre britannique. Nous avons gagné l'apparence, seulement, d'une nation, et non la réalité. Nous avons assumé des obligations internationales sans gagner en retour une reconnaissance internationale. Nous ne serons jamais représentés dans le Conseil de la ligue, puisque les quatre représentants pour lesquels nous pourrions voter ne seront pas choisis dans l'Empire britannique, qui fera déjà partie des neuf. Je vois nettement des obligations aux vastes perspectives qui retombent sur le Canada du fait de cet article 10 du Traité; et puisque nos ministres du cabinet, nommés de leur propre chef, ont obtenu le droit de paraître au Traité et d'apposer leur signature à ce document historique, je ne leur reprocherai pas d'avoir accepté les obligations qu'il comporte. Sans doute, ils ont senti que le Canada ne refuserait pas de porter sa part du fardeau quand il s'agirait d'assurer la paix universelle. Il est des devoirs, envers l'humanité, que toutes les nations doivent conjointement accepter pour le bien de tous.

Mais je dois supposer que le Canada est devenu partie à ce pacte après entente expresse ou implicite que les "Puissances principales alliées et associées" étaient les principaux sociétaires et dirigeants de la ligue à créer. Cette condition posée, et que j'estime essentielle, je n'objecte aucunement à ce que le Canada prenne sa part de responsabilité dans la police du monde et contribue au maintien de la paix. Si cette part est compatible avec ses forces, et si ses associés constituent une forte sauvegarde contre le retour de la guerre. Dans ces conditions, nous pourrions réduire au minimum nos effectifs navals et militaires.

Avant de voter pour ce Traité, je veux être bien sûr que toutes les nations princi-

pales y adhéreront—et j'entends tout particulièrement celle qui a pris les devants dans la création de la Société: les Etats-Unis.

Nous n'avons pas besoin de nous hâter tant que le sénat des Etats-Unis n'aura pas ratifié le Traité. La France ne l'a pas encore elle-même, ratifié.

Je voterai pour l'ajournement, d'abord parce que rien ne nous presse d'agir à la hâte, car notre ratification n'est ni nécessaire, ni essentielle; deuxièmement parce qu'un délai permettra aux Communes et au peuple de se faire entendre; troisièmement, parce que le temps sera donné à toutes les puissances principales alliées et associées de se prononcer en l'espèce. Nous engageons notre pays dans des responsabilités immenses; seul l'avenir sait ce qu'elles pourront être. Je sens que notre Chambre, nommée par la Couronne, et qui a surtout agi comme un corps de revision, se trouverait en bien meilleure posture pour accepter le Traité si l'on donnait du temps aux Communes de l'étudier, et au peuple d'en saisir le sens.

L'honorable M. POIRIER: Devons-nous attendre que les Communes trouvent une opinion pour nous?

L'honorable M. DANDURAND: Non, nous devons former notre propre opinion; mais nous avons ici un document qui impose au Canada certaines responsabilités durant des années à venir. Il me semble que nous devrions suivre le précédent établi par le parlement impérial, et laisser à la Chambre des communes, aux représentants immédiats du peuple, le soin de se prononcer sur le Traité avant qu'il nous arrive. La Grande-Bretagne a discuté le Traité pendant un mois. Pendant bon nombre de jours la France l'a discuté, et le discute encore. Depuis plusieurs semaines le sénat américain le tient à l'étude. Le président des Etats-Unis n'a pas cru indigne de son rang d'entreprendre un long voyage à travers son pays, afin de jeter un peu de lumière sur ce document et pour l'expliquer au peuple. Il semble que le Sénat du Canada ferait simplement son devoir s'il renvoyait la discussion à une semaine ou deux, pour permettre au peuple d'entendre ses représentants des Communes, et pour comprendre nettement les aspects divers de la question.

Dans quelle posture nous trouverions-nous, si les Etats-Unis d'Amérique refusaient d'accepter le traité?

Le monde est en ébullition. Des guerres durent encore, dans toute la Russie et dans la vallée danubienne; des nuages menaçants

planent sur l'Adriatique, sur la péninsule des Balkans, et sur l'Arménie. Entreprenons-nous, seuls en Amérique, de mobiliser nos troupes pour tenter d'établir la paix en Europe, en Asie et en Afrique? Méfions-nous du contraste qui paraîtrait visiblement entre un Canada bataillant dans les quatre coins du globe pour l'idéal de la paix, saignant et souffrant, alors que la République américaine jouirait à ses côtés de la paix et de la prospérité. Les Etats-Unis ont pris les devants dans l'établissement de la Société des Nations. Attendons leur décision. S'ils se retirent, il ne peut pas y avoir de Société des Nations telle qu'elle a été tracée à Paris, et le Canada commettrait un acte de folie criminelle en entrant dans cette société comme entité distincte, vu les circonstances. Attendons.

L'honorable M. ROCHE: Honorables messieurs, je crois que le discours de l'honorable leader du Gouvernement mérite l'attention d'un homme qui n'a pas un esprit juridique, mais qui se trouve peut-être au niveau de la grande majorité dans le pays. Je me joins pour ma part à tous ceux qui expriment leur joie de voir la paix déclarée par écrit. En tant que nous y sommes intéressés, la paix a été signée par le roi de la Grande-Bretagne. Nous sommes liés par sa signature. En tant qu'il s'agit de législation, de pouvoir et d'autorité, la signature du roi d'Angleterre lie tous les peuples des domaines du roi, qu'ils expriment ou non leur consentement. Les autres nations jugent l'acte du roi comme signataire, et sa signature et sa sanction sont impératives pour tous.

Avons-nous la paix? J'ai écouté l'honorable sénateur qui m'a précédé, et je pose la question: Avons-nous la paix? Où est notre ancienne alliée, la Russie? Avons-nous la paix avec la Russie? Je crois avoir lu qu'une expédition s'avancait vers la capitale de la Russie, et à laquelle le peuple russe résistait. Nous ne pouvons sûrement pas avoir la paix avec cette grande puissance, notre alliée au début de la guerre, et sur laquelle nous comptions, si nous prenons sa capitale et si nous combattons son peuple. Où est la Turquie? La Turquie a-t-elle participé aux négociations de paix? N'y a-t-il pas à l'heure actuelle une guerre entre la Grande-Bretagne et la Turquie? Les états des Balkans sont dans leur condition ordinaire de tumulte, de guerre et d'hostilité, qui dure depuis je ne sais combien d'années, et qui durera encore, j'imagine, jusqu'au millénaire. Les autres nations du dehors n'ont pas signé le Traité de paix et nous n'avons pas la paix avec elles. Donc,

L'hon. M. DANDURAND.

quand nous parlons de paix, il s'agit d'une paix écrite; mais autant que nous y sommes intéressés, qu'il est question des obligations de la Grande-Bretagne et des autres puissances signataires, nous sommes théoriquement en paix, et nous sommes liés par l'acte du roi de la Grande-Bretagne.

Mon honorable ami a parlé du Canada comme nation. Quand sommes-nous devenus une nation? Avons-nous rejeté notre allégeance à la Grande-Bretagne? La Grande-Bretagne nous a-t-elle abandonnée? Le roi d'Angleterre règne suprêmement. Il fait les traités; il fait la guerre; il fait la paix. Quand nous a-t-on accordé le rang d'une nation? et quand les autres signataires ou les autres grandes puissances ont-elles admis que notre signature compterait comme unité? Je n'aime pas ce langage.

J'ai entendu parler de nos aspirations futures et de l'avènement du prince de Galles à la souveraineté; de ses manières populaires; de ses exploits guerriers, et d'autres choses très nombreuses. Notre gracieux roi est encore un jeune homme. Je ne crois pas que nous devions disposer de lui aussi sommairement. Je ne crois pas que nous devions déposer notre roi immédiatement, et devenir une nation simplement pour avoir plume au chapeau en signant un traité de paix avec l'Allemagne. Malgré tout cela, cependant, je suis heureux que la paix ait été assurée. Certes, les conséquences sont onéreuses, humiliantes, écrasantes pour l'Allemagne; mais l'Allemagne les a consenties, et nous n'avons rien à dire en son nom.

Je veux déclarer de plus que, si les puissances signataires ont scrupuleusement voulu désarmer l'Allemagne et diminuer sa marine; réduire à des proportions très modestes les forces militaires qu'elle devra entretenir et payer; retrécir son territoire; absorber ses colonies, et prendre les moyens de paralyser sa puissance par la signature de la paix, combien de ces grandes puissances signataires ont-elles, de leur côté, diminué leurs propres armements? Combien d'entre elles ont stipulé qu'elles auraient vingt ou trente mille soldats seulement? De combien leurs flottes ont-elles été réduites? Qu'est devenue la flotte de l'Allemagne, remise à certaines des puissances signataires? Les puissances se sont partagé les colonies de l'Allemagne d'une façon très exemplaire, chacune cherchant à obtenir le plus possible. Après la fin des guerres napoléoniennes, il y eut une coalition des plus grands souverains de l'Europe. Il y eut l'Autriche, la Prusse, l'empereur de Russie, le roi de France, récemment res-

tauré, qui tous, sous les auspices de la Sainte-Trinité, formèrent ce qu'on appela la Sainte-Alliance. Elle fut dénoncée par l'Angleterre. Elle fut l'origine de la doctrine Monroe en Amérique. Mais qu'advint-il de tout cela? Moins de six mois après l'instauration de la Sainte-Alliance pour la pacification du monde et pour l'assurance des droits sacrés des rois, 123,000 Français envahissaient l'Espagne et chassaient le gouvernement libéral qui y était établi. Il n'y a pas eu de désarmement chez les grandes puissances belligérantes de l'Europe. Il y a déjà, le long de la Méditerranée, dans les districts de Dalmatie et de l'Adriatique, le foyer d'un conflit. Bien que l'Allemagne ait été chassée du Maroc, et que le territoire ait été confié au Sultan du pays—je ne puis prononcer son nom—la France, l'Espagne et l'Italie ont chacune des aspirations sur cette côte méditerranéenne. Leurs possessions et leurs objectifs de conquête ne sont pas très éloignés, et la guerre peut éclater d'un moment à l'autre entre ces puissances, qui ont des moyens et le pouvoir de provoquer une guerre mondiale.

Il est vain de parler de ce qui peut survenir entre la Chine et le Japon; ou entre d'autres puissances asiatiques; ou entre la Russie et la Suède; ou entre l'Espagne et d'autres nations. Si l'objectif doit être la paix universelle, il devrait y avoir entente universelle. Je ne m'oppose pas à ce que les nations se rencontrent pour formuler des termes d'entente mutuelle et pour supprimer ces guerres mesquines qui sévirent en tout temps. Je suis pour la paix; je l'ai toujours été. Je crois qu'il n'y avait pas de cause à cette guerre, et elle ne se serait pas produite si les nations qui y ont participé avaient eu assez de détermination et de résolution pour l'arrêter. Mais elles permirent à la situation de s'aggraver; elles laissèrent venir la guerre parce qu'elles croyaient que la guerre était inévitable, qu'elle viendrait quelque jour, et qu'il valait tout autant que ce fût aujourd'hui. Bien que les nations professassent la paix, elles se guettaient, et chacune s'armait en secret.

Je devrais maintenant dire quelque chose des obligations que nous assumons. Je ne suis pas et n'ai pas la prétention d'être avocat versé dans le droit international, comme chacun sait; mais je crois fermement que nous ne pouvons promettre aucune contribution d'argent ou d'hommes tant que nous sommes une dépendance de la Grande-Bretagne. Nous devons notre revenu au roi; nous donnons de l'argent au roi; le roi lève les troupes; et c'est un acte d'indépendance,

un abandon de nos obligations envers le souverain que promettre d'accorder à la Société des Nations ce que nous devons comme obligation au roi de la Grande-Bretagne. Qui ne se souvient qu'à la dernière session, lorsque les crédits étaient donnés au roi, l'honorable leader de la Chambre plaça au fauteuil un sénateur qui déclara péremptoirement que le Sénat n'avait pas le droit d'intervenir dans les dons ou les gratifications d'argent; mais que les Communes possédaient seules la prérogative de ces dons et octrois. Comment pouvons-nous promettre de l'aide aux membres de la Société des Nations, des dons et des octrois qui ne relèvent pas du tout de notre pouvoir; mais qui appartiennent à la Chambre des communes? Tant que nous demeurons nation dépendante, le roi peut donner tout ce qu'il veut, et il peut exiger de nous des contributions. Nous n'avons pas l'autorité d'octroyer ce qui ne nous appartient pas. J'ignore si ce serait un acte de trahison que proposer ou non semblable chose; mais si nous avions vécu aux jours du bon vieux George III, nous aurions été traduits tous ensemble devant le Banc du Roi.

Ces observations faites, détournons les yeux de l'Europe et de l'Extrême-Orient. Supposons que nous acquiescions à la proposition, et que le Conseil de la Société des Nations puisse traiter avec nous comme nation, comme partie au pacte—qu'importe son nom—à cette partie intégrante et secondaire du Traité, pour arrêter une tentative de faire la guerre, faite par une nation inférieure. Supposons que nos voisins du Sud ignorent la main qui indique la Destinée manifeste, et préfèrent régler leurs petites querelles tout seuls; supposons que le Mexique refuse les invitations bénignes des Etats-Unis à faire partie de la grande République; supposons qu'ils résistent par la guerre à une tentative d'invasion. Pourrions-nous être appelés par la Société des Nations à fournir notre part pour la suppression de cette guerre? Voici une guerre entreprise par une petite nation, et nous serions tenus de supprimer tout effort fait par cette nation, ou toute autre petite nation, même pour se défendre, et cela au nom de la paix, naturellement. Nulle nation n'annexe un petit territoire à moins que ce ne soit pour le bien du peuple, évidemment. Elle n'a jamais l'idée d'un agrandissement, l'idée des mines, ou des puits de pétrole, des richesses minérales ou des ressources naturelles, ou des choses de ce genre; c'est toujours pour le bien du peuple, pour prévenir le désordre et la

violence des gouvernements révolutionnaires et tout ce qui s'ensuit. Ces causes trouvent toujours les grandes puissances prêtes à supprimer ce qui ressemble à un gouvernement révolutionnaire, ou toute tentative de changer la forme du gouvernement. Elles ont toujours à l'esprit l'idée de préserver la paix du monde. Et cela finit d'ordinaire par une rupture de la paix au sein d'une grande nation, et cela dissipe toutes leurs aspirations vers la liberté.

Honorables-messieurs, je partage de tout cœur ce qui a été dit; on ne nous a pas donné assez de temps pour étudier ce traité volumineux. Tout ce qui peut être gagné par le Traité de paix est déjà assuré. Notre adhésion, ou notre refus, ne saurait affecter la décision du roi d'Angleterre de se joindre aux autres signataires. Nous nous réjouissons de la paix autant que tout autre. Nous nous joignons à ceux qui célèbrent le doux règne de la paix. Je voudrais avoir l'éloquence de mon honorable ami, le leader du Gouvernement dans notre Chambre, pour exprimer cette opinion; mais mes sentiments de réjouissance, devant la restauration de la paix, sont aussi profonds que les siens bien qu'ils soient moins éloquemment exprimés.

Pour les raisons que je viens de donner, et pour d'autres, nombreuses, qui se présenteront à l'esprit des honorables sénateurs à la lecture du livre qui contient le Traité de paix, je suis convaincu qu'à l'avenir les obligations de fournir des hommes et de l'argent comporte une grave responsabilité quand nous sommes déjà grevés comme nous le sommes à l'heure actuelle. Un cri d'avertissement a été lancé, hier. Tous sentent peser le lourd fardeau financier; et pour quoi devrions-nous maintenant nous lancer dans une entreprise nouvelle, pouvant entraîner la perte de vies utiles et nombreuses, et la contribution de fortes sommes d'argent, alors que nous sommes déjà surchargés; alors que nous devrions rester où nous en sommes? Il nous faut essayer de payer notre dette, de nous dégager des embarras, et non pas nous lancer dans les complications mondiales qui peuvent nous engloutir, ou nous détruire, et, peut-être, faire de nous des ennemis de la grande puissance que nous révérons tous et sous l'empire de laquelle nous espérons vivre.

L'honorable M. BEIQUÉ: Honorables messieurs, j'ai pu ce matin donner quelque attention au Traité important qui vient d'être soumis à la Chambre, et comme je ne saurais être ici demain, je prendrai la liberté, avec la permission de mes collègues, de dire immédiatement mon avis sur la question d'ajournement, de crainte que la

L'hon. M. ROCHE.

remise ne soit pas adoptée et que les délibérations ne se poursuivent en mon absence.

Comme tous les honorables sénateurs de la Chambre, je sens que c'est là une question de si haute importance qu'on devrait l'étudier sans préjugé de parti ou d'opinion. Je le sens d'autant plus que j'appartiens à une génération pour laquelle ce fut une bénédiction profonde de survivre à la grande guerre. Chaque fois que j'ai vu ou entendu dire qu'un vieillard était mort, je l'ai pris en pitié de n'avoir pu assister à la victoire des Alliés et à l'avènement de la paix.

La presse a attiré l'attention sur le fait que les dominions, quant au Traité même, sont jugés comme parties de l'Empire britannique, et comme formant avec les autres parties une seule entité, alors que pour la Société des Nations, les dominions sont considérés comme entités séparées et distinctes du reste de l'Empire. Voyons quel est l'effet de cette différence de condition dans deux cas entre autres. On remarquera que dans la première page du Traité les parties en cause sont mentionnées. Ce sont les Etats-Unis d'Amérique, l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon, puissances décrites dans le Traité comme puissances principales alliées et associées. Puis nous voyons l'énumération comprenant la Belgique et tous les autres petits Etats qui, avec les puissances principales susdites, constituent les puissances alliées et associées d'une part, l'Allemagne étant de l'autre. Le Canada ne paraît pas ici; le Canada fait évidemment partie de l'empire britannique. Puis le document, après une référence à la déclaration de guerre en 1914, etc., poursuit:

A cet effet, les hautes parties contractantes représentées comme il suit:

Le président des Etats-Unis d'Amérique par l'honorable Woodrow Wilson et trois ou quatre autres messieurs: Sa Majesté le roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des territoires britanniques au delà des mers, empereur des Indes, par le très honorable David Lloyd George, député, premier lord de Son Trésor et premier ministre; le très honorable Andrew-Bonar Law, le très honorable vicomte Milner, le très honorable Arthur Balfour, le très honorable George Nicoll Barnes, député; et pour le Dominion du Canada par l'honorable Charles-Joseph Doherty, ministre de la Justice, et l'honorable Arthur-Lewes Sifton, ministre des Douanes; pour la Commonwealth d'Australie, par Un-Tel et Un-Tel, et ainsi de suite pour les différents domi-

nions. Quel est l'effet de ceci? C'était une simple question de courtoisie que d'inclure les noms des diverses personnes mentionnées, de l'Union sud-africaine, du Dominion du Canada, de la Commonwealth d'Australie, de l'Union Sud-africaine, du Dominion de la Nouvelle-Zélande, et des Indes. Chacun des dominions paraît comme partie de l'Empire britannique—comme partie seulement d'une entité.

Or, si nous venons à la fin du document, nous trouvons la confirmation de ce que je soutiens dans les mots suivants:

Le présent traité, dont les textes français et anglais feront foi, sera ratifié.

Le dépôt des ratifications sera effectué à Paris, le plus tôt qu'il sera possible.

Un premier procès-verbal de dépôt des ratifications sera dressé dès que le traité aura été ratifié par l'Allemagne d'une part et par trois des principales puissances alliées et associées d'autre part.

Vous voyez, honorables messieurs, que le Traité entrera en vigueur et deviendra impératif pour toutes les parties dès qu'il aura été ratifié par l'Allemagne et par trois des principales puissances alliées et associées. J'ai dit tout à l'heure quelles étaient les principales puissances alliées: ce sont l'Empire britannique, les Etats-Unis, la France, l'Italie, le Japon. Dès que trois d'entre elles ont ratifié le Traité, ce Traité entre en vigueur si l'Allemagne l'a aussi ratifié. Qu'en résulte-t-il? Ceci: que nous l'approuvions ou non, le Traité entre en vigueur et nous y sommes liés comme partie. Le Traité est fait entre l'Empire britannique et les autres puissances mentionnées, et il devient applicable à l'Empire britannique, y compris le Dominion du Canada.

L'honorable M. FOWLER: Puis-je poser une question à l'honorable sénateur? Supposons que le Japon, l'Italie et la France fussent les seuls signataires à part l'Allemagne; ne s'ensuivrait-il pas que le Traité deviendrait quand même obligatoire, même si l'Empire britannique et les Etats-Unis ne le signaient pas?

L'honorable M. BEIQUE: Certainement; et alors le Canada, faisant partie de l'Empire britannique, ne serait pas associé au Traité; le Traité ne serait pas impératif pour le Canada. Mais je dis que du moment que le Traité devient obligatoire pour l'Angleterre comme partie de l'Empire britannique, il le devient également pour le Canada. Je dis donc que notre ratification du Traité n'a aucune importance. Que nous le ratifions, ou que nous refusions de le ratifier, cela n'importe pas, et le Traité devient quand même efficace dans toutes ses dispositions.

Honorables messieurs, j'attire votre attention sur le fait que la Société des Nations est une partie du Traité de paix; et du moment que le Traité entre en vigueur, nous, comme partie à ce Traité puisque nous appartenons à l'Empire britannique, nous sommes liés par toutes les dispositions concernant la Société des Nations, qui est une partie du Traité de paix.

L'honorable M. DANIELS: Le fait que le Canada est l'un des signataires du Traité ne lui donne-t-il pas une position et un vote dans la Société des Nations elle-même? Une position qui n'est pas prise par d'autres parties de l'Empire qui n'ont pas signé le Traité?

L'honorable M. BEIQUE: Je vais justement aborder cette question.

Nous ne devons pas oublier que le Pacte de la Société des Nations est une partie du Traité de paix; que les dominions, quant au Traité même, formant une seule entité avec le reste de l'Empire, ne sont pas tenus de ratifier le Traité. Dès qu'il est ratifié par la Couronne dans l'exercice de ses prérogatives, ce traité devient impératif pour toutes les parties de l'Empire. Je crois pouvoir dire sans crainte aucune de contradiction, que, de gré ou non, que nous approuvions ou désapprouvions le Traité ou la Société des Nations, ce Traité, une fois ratifié par la Couronne, devient impératif pour nous, et nous devenons membres de la Société indépendamment de notre volonté.

L'honorable M. POIRIER: Quelle serait notre posture, si l'Angleterre refusait de ratifier le Traité quoique nous le ratifierions?

L'honorable M. BEIQUE: Nous ne serions pas dans la Société des Nations, parce que le Traité n'entrerait pas en vigueur.

L'honorable M. POIRIER: Si trois nations le signaient?

L'honorable M. BEIQUE: Je réponds à la question sans hésitation. Si nous le ratifions quand l'Angleterre ne le ratifie pas, nous ne sommes pas du tout dans la Société, parce qu'alors l'Empire britannique n'est pas partie au Traité, et que la formation de la Société n'est qu'une partie du Traité.

Je demande encore quel est l'effet de considérer les dominions comme entités distinctes du reste de l'Empire? Tout d'abord, nous sommes considérés comme contributeurs par la Société des Nations pour la sanction de ses décisions. Si les dominions n'étaient pas traités comme entités distinctes, l'Empire, tel que représenté par le Gouvernement bri-

tannique, deviendrait seul contributeur, et les dominions seraient libres dans un cas donné quelconque, de décider s'ils devraient ou non partager la contribution en hommes ou en argent avec le gouvernement britannique; toujours, certes, subordonné au droit du parlement britannique, dans l'exercice de son pouvoir suprême, d'adopter une loi applicable à tout l'Empire, et rendant les dominions contributeurs tout comme le Royaume-Uni—ce qui de nos jours serait une mesure extrême et peu susceptible d'être prise.

Un autre effet du traitement des dominions comme entités distinctes, c'est que nous devenons membres de la Société des Nations sur un pied d'égalité, pour ainsi dire, avec le Royaume-Uni, et que du chef de toutes questions tombant sous l'empire de la Société, nous sommes assujettis à ses décisions seulement et, dans un sens rigoureux, indépendants de l'Angleterre. Laissez-moi expliquer cette idée. L'article 10 du Pacte dit:

Les membres de la Société s'engagent à respecter et à maintenir contre toute agression extérieure l'intégrité territoriale et l'indépendance politique présente de tous les membres de la Société. En cas d'agression, de menace ou de danger d'agression, le Conseil avise aux moyens d'assurer l'exécution de cette obligation.

Puis l'article 11:

Il est expressément déclaré que toute guerre ou menace de guerre, qu'elle affecte directement ou non l'un des membres de la Société, intéresse la Société toute entière, et que celle-ci doit prendre les mesures propres à sauvegarder efficacement la paix des nations...

Il ne m'est pas nécessaire de lire le reste de l'article. L'article 12 dit:

Tous les membres de la Société conviennent que, s'il s'élève entre eux un différend susceptible d'entraîner une rupture, ils le soumettront soit à la procédure de l'arbitrage, soit à l'examen du conseil. Ils conviennent encore qu'en aucun cas ils ne doivent recourir à la guerre avant l'expiration d'un délai de trois mois après la sentence des arbitres ou le rapport du conseil.

L'article 13 dit:

Les membres de la Société conviennent que s'il s'élève entre eux un différend susceptible, à leur avis, d'une solution arbitrale, et si ce différend ne peut se régler de façon satisfaisante par la voie diplomatique, la question sera soumise intégralement à l'arbitrage...

L'article 14 dit:

Le conseil est chargé de préparer un projet de cour permanente de justice internationale et de le soumettre aux membres de la Société...

L'article 15 dit:

S'il s'élève entre les membres de la Société un différend susceptible d'entraîner une rupture et si ce différend n'est pas soumis à l'arbitrage prévu à l'article 13, les membres de la Société conviennent de le porter devant le conseil...

L'hon. M. BEIQUÉ.

Puis nous arrivons à l'article 16. J'ai lu la partie principale seulement de ces divers articles, car ils n'ont pas une importance très grande au point de vue que je désire faire valoir. Mais l'article 16, pris avec l'article 10, est de la plus haute importance. Il dit:

Si un membre de la Société recourt à la guerre, contrairement aux engagements pris aux articles 12, 13 ou 15, il est *ipso facto* considéré comme ayant commis un acte de guerre contre tous les autres membres de la Société. Ceux-ci s'engagent à rompre immédiatement avec lui toutes relations commerciales ou financières, à interdire tous rapports entre leurs nationaux et ceux de l'Etat en rupture de pacte, et à faire cesser toutes communications financières, commerciales ou personnelles entre les nationaux de cet Etat et ceux de tout autre Etat, membre ou non de la Société.

Or, supposons que l'Angleterre recourrait à la guerre au mépris de l'une quelconque de ces conventions, quelle serait la position des dominions? Ne seraient-ils pas appelés à décider s'ils devraient se ranger du côté de l'Angleterre, et alors mentir au Pacte et condamner le ou les dominions à une guerre contre tous les autres membres de la Société sauf l'Angleterre, ou bien respecter le Pacte, et alors demeurer en paix avec les autres membres de la Société, et entrer en guerre avec l'Angleterre? Cela, naturellement, signifierait le démembrement de l'Empire, avec l'appui de la Société. Cela seul montre l'importance primordiale de la question qui réclame actuellement notre attention, et cela soulève aussi la question de savoir si les intérêts de l'Empire n'auraient pas été mieux sauvegardés, s'il eût été pris en entier comme simple unité. La question n'est plus maintenant pratique. Le Traité a été signé, et nous sommes irrémédiablement tenus à ces conditions, à moins que nous ne choissions de nous retirer en vertu du dernier alinéa de l'article 1er, lequel dit:

Tout membre de la Société peut, après un préavis de deux ans, se retirer de la Société, à la condition d'avoir rempli à ce moment toutes ses obligations internationales, y compris celles du présent pacte.

Si nous le faisons, je crois que nous demeurerions quand même membres de la Société, comme partie de l'Empire britannique, mais non pas comme entité distincte; et il ne se présenterait pas de complications comme celles que je viens de signaler.

Ceci m'amène à inviter cette honorable Chambre à peser l'opportunité soit de s'abstenir d'approuver ou de ratifier ce qui à mon sens est inutile, ou d'approuver le Traité à condition d'étudier plus à fond la question de s'en retirer sous l'empire du

dernier alinéa de l'article 1er que je viens de citer.

Voyons maintenant l'affaire sous un autre jour. Quelles que puissent être les imperfections de la Société des Nations, n'est-elle pas après tout le meilleur moyen, ou du moins la meilleure espérance, d'éviter les guerres à l'avenir? Formée comme elle le sera d'une vingtaine de nations différentes, peut-être de trente ou de quarante, et embrassant des nations comme la France, les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et l'Italie, n'est-il pas juste de croire que toute nation, grande ou petite, membre ou non de la Société, hésitera de commettre une action qui la plongera dans la guerre contre toutes les autres? En d'autres termes, les risques encourus sous l'empire des dispositions du Traité, et surtout des obligations découlant de l'article 10, sont-ils raisonnablement compensés par de meilleures garanties de paix? Pour ma part, je le crois. Je doute que l'univers puisse traverser une autre guerre comme celle que nous venons de subir. En dehors des pertes d'argent et de propriété, du déséquilibre des conditions économiques, je crains qu'avec le progrès des sciences, qui se poursuit naturellement sans interruption, elle ne se montrât plus destructive encore pour l'humanité. On ne devrait pas, en conséquence, lésiner sur l'effort, quel qu'en fût le prix, pour éviter le retour de la guerre.

Pour résumer ces quelques observations, je dirai que les dominions sont en vertu du Traité liés par ses conditions, et portés membres de la Société des Nations. Leur approbation ou désapprobation du Traité n'importera pas; cela ne saurait en rien modifier leur situation. La seule question qui reste à considérer pratiquement est de savoir si nous devons ou non demeurer membres de la Société comme entité distincte, ou nous retirer et rester membre à titre seulement d'une partie de l'Empire britannique, ce que nous pouvons faire en tout temps.

A six heures, le Sénat lève la séance.

A huit heures, le Sénat reprend la séance.

L'honorable M. LEGRIS: Je voudrais demander à l'honorable leader de la Chambre s'il peut expliquer pourquoi le texte français du Traité est daté du 20 juin lorsque le texte anglais porte le 28?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'imagine qu'une antériorité d'une huitaine de jours a dû être donnée au texte français. C'est la seule explication que je puisse offrir.

L'honorable M. FOWLER: Après le discours très éloquent et bien documenté que l'honorable leader du Gouvernement dans notre Chambre vient de prononcer—discours qui couvre entièrement le terrain et qui sous tout rapport doit rester sans réponse—il semble inutile de faire un effort quelconque pour répliquer aux faibles tentatives faites par les honorables sénateurs de la gauche, tentatives si pitoyables et si dignes de pitié.

L'honorable leader de l'opposition a toute ma sympathie; je suis sincère en le lui disant. Il a ma sympathie la plus profonde, car son désir de suivre la dictée de son parti était tellement éloignée des inspirations de son cœur, qu'il a nécessairement failli dans sa tâche. Je suis certain que l'honorable sénateur se réjouit avec nous tous de voir qu'on a conclu avec l'Allemagne un traité si avantageux pour les Puissances alliées, et si préjudiciable au désir d'avant-guerre de l'Allemagne, qui voulait dominer l'univers. Je suis certain, aussi, que l'honorable sénateur se réjouit que la Société des Nations ait été formée non seulement pour imposer les conditions à l'ennemi, mais aussi pour assurer que ces conditions soient observées.

Mon honorable ami le leader de l'opposition a trouvé deux points seulement dans le Traité, qui justifiaient ses objections. L'un est que le Traité est une innovation. Mais, la guerre aussi, était nouvelle; il fallait donc un nouveau traité pour la régler. Mais "nouveau": cela doit-il être une cause d'opposition pour un chef d'une opposition libérale? Ombres de Gladstone et de John Bright! Quand donc un libéral s'est-il jamais opposé à une chose parce qu'elle était neuve? Cela, on le croirait, devrait être réservé à un tory de rude écaille, et non pas à un leader d'un parti libéral avancé comme celui qui occupe les bancs de la gauche—et encore faut-il accentuer cette expression "avancée".

Il a dit, aussi, que l'élaboration du Traité avait été un travail très difficile, et que cela lui a suggéré une objection. Il me semble que la réponse applicable à la nouveauté s'applique aussi à la difficulté. Quel est ce genre de politique qui refuse d'aborder une question parce qu'elle est difficile? Ce devrait être une raison de plus pour appliquer la plus grande sagesse et la meilleure prévoyance politique à la solution d'un problème ouvrier, et d'amener cet heureux état de choses par lequel le Travail et le Capital pussent avoir chacun leur part propre dans les biens de ce monde.

Nous avons eu aussi un discours de l'honorable sénateur de De Lorimier (l'hon. M. Dandurand). Il ne s'oppose pas du tout au Traité, et j'en suis fort heureux. Mais il demande un délai. Pourquoi ce délai? Un délai pour avoir le temps de se bien renseigner quant au Traité? Mais où l'honorable sénateur s'est-il donc tenu tout l'été? A-t-il fait ce voyage projeté à la baie d'Hudson?

L'honorable M. DANDURAND: Au Nouveau-Brunswick.

L'honorable M. FOWLER: Bataillait-il contre les brûlots sur les rives de l'Ungava? Cherchait-il à régler ce troublant problème, cette immense question: "Sous quel roi?—Bézonien, Churchill, ou Nelson?" Certes, il ne pouvait pas être à Montréal, la métropole commerciale du pays, ce centre de civilisation et d'intelligence; car s'il s'y fût trouvé, il aurait lu les journaux; ou encore, s'il n'avait pas lu les journaux, il aurait, en allant chercher des œufs pour son déjeuner du matin à l'épicerie du coin, entendu l'épicier lui dire ce qui se passait à Versailles, et il aurait certainement eu quelque connaissance du Traité. Je ne puis croire que l'honorable sénateur soit ignorant au point qu'il le dit. Son ignorance professée est trop forte pour notre crédulité. Je n'oserai pas dire que l'honorable sénateur est aussi sage qu'il le paraît, car il aurait alors toute la sagesse de Salomon: mais je soutiens qu'il a plus de connaissance sur le Traité qu'il ne prétendait cet après-midi en posséder. Sûrement il devait savoir que les plénipotentiaires siégeaient à Versailles, et il devait voir ce qui s'y passait. Evidemment il a vu la discussion dans les journaux. Il connaissait l'essence du Traité longtemps avant de venir à la Chambre pour la session. Il surveille de près les Etats-Unis, comme il nous l'a laissé entendre cet après-midi. Il a un œil tout curieux pour ce qui se produit chez nos voisins, et il veut que nous ayons bien soin de surveiller les Etats-Unis. Il nous dit: "Supposons que les Etats-Unis ne ratifient pas le Traité. Pourquoi ne vous intéressez-vous pas à ce que feront les Etats-Unis avant de ratifier ce Traité?" Je pose une question à l'honorable sénateur: Avons-nous demandé ce que les Etats-Unis allaient faire en août 1914?

L'honorable M. BRADBURY: Non, nous n'avons pas attendu les Etats-Unis.

L'honorable M. FOWLER: Nous n'avons pas attendu les Etats-Unis en 1914, lorsque les Allemands ont lâché leurs dogues infer-

L'hon. M. FOWLER.

naux sur la frontière de Belgique, mais nous avons envoyé un contingent, l'armée la plus forte qui eût jamais traversé jusqu'alors l'Atlantique. Cette armée était exercée, ou du moins partiellement exercée, et embarquée six semaines après la déclaration de la guerre. Honorables messieurs, nous avons indiqué la route dans la guerre. Indiquons le chemin de la paix par notre prompt ratification du Traité.

Mon honorable ami dit que la Société des Nations est un rayon d'espérance. Ce l'est sans aucun doute. C'est un rayon d'espoir pour les peuples qui espèrent qu'enfin la guerre est finie. Et mon honorable ami veut-il obscurcir ce rayon d'espoir? S'il a cette opinion sur la Société des Nations, pourquoi ne se déclare-t-il pas à cœur ouvert, avec son parti à sa suite, et n'appuie-t-il pas la résolution sans discussion? Pas de mandat pour signer? Pas de mandat pour signer! Mais l'honorable sénateur n'a pas de mémoire. Oublie-t-il l'élection de novembre 1917?

L'honorable M. DANDURAND: Décembre.

L'honorable M. FOWLER: De décembre 1917? Je vois qu'il n'oublie pas, du moins la date. Je suis heureux de cette correction; cela prouve que la chose existe dans la mémoire de mon honorable ami. Un mandat mémorable a été alors donné au Gouvernement de conduire la guerre à sa fin heureuse, et de faire tout ce qui était nécessaire pour la conclusion du conflit; et le Traité de paix est compris dans ce mandat, si ce dernier comporte quelque chose.

Mon honorable ami dit que nous devrions attendre les Communes. Attendre les Communes? Devons-nous être ici privés de notre initiative? Nous faut-il attendre les Communes pour adopter une législation? Depuis quand sommes-nous devenus subordonnés aux Communes? Je crois que les Communes ne se formaliseront pas si nous adoptons ce soir la législation à l'étude, comme j'espère que nous l'adopterons.

Un autre honorable sénateur de la gauche a parlé—l'honorable représentant moyen de Halifax (l'hon. M. Roche) car il n'est ni représentant aîné ni représentant cadet; je l'appelle donc le représentant moyen. Il a fait un discours. J'ignore où il voulait en venir. Il était comme une Cassandre, prophétisant toutes sortes de malheurs à venir. Son discours était rempli d'inexactitudes historiques et d'erreurs sur les faits courants.

L'honorable M. ROCHE: Citez quelques-unes des inexactitudes.

L'honorable M. FOWLER: Il a parlé de désarmement. L'Allemagne seule, a-t-il dit, a été désarmée, et il y avait du tremblement, presque, dans sa voix; je croyais que j'allais voir des larmes couler de ses yeux, comme si sa tendresse envers l'Allemagne, il en fut jadis accusé, survivait encore dans son sein; comme s'il allait s'écrier, en regardant vers elle; "Pauvre Allemagne! Chère Allemagne! malgré tes défauts, je t'aime toujours!" Personne autre, suivant lui, n'a désarmé? Mais oublie-t-il que le Canada a désarmé environ 400,000 de ses soldats; que l'Angleterre a désarmé ses hommes, par millions; que la France a fait de même? Et cependant, il plaide pour cette pauvre Allemagne, et dit qu'elle seule a désarmé. C'est à peu près tout ce qu'il y avait dans les observations de l'honorable sénateur.

Maintenant, nous arrivons à l'honorable sénateur de De Salaberry (l'hon. M. Béique). Dois-je le dire? Avec sa candeur habituelle, il a d'abord répudié tout préjugé de parti en l'espèce. Naturellement nous le croyons, comme toujours nous le croyons. Nous l'avons entendu répudier tout esprit de parti politique bien souvent, surtout lorsque les affaires du Pacifique-Canadien étaient discutées au comité des chemins de fer. Pour citer un dicton français—l'entendre répudier l'esprit de parti politique, cela fait rire.

L'honorable M. McSWEENEY: Où est le français, là-dedans?

L'honorable M. FOWLER: Il prétend que cette signature du Canada n'était qu'une simple question de courtoisie. Une simple question de courtoisie? Bien, la race à laquelle il appartient a toujours été renommée pour sa courtoisie; je crois donc qu'il devrait être le dernier à se plaindre de ce qu'on ait témoigné au Canada la courtoisie de lui permettre de signer ce document fameux, le plus fameux dans l'histoire du monde.

Il dit que, sur les cinq grandes Puissances qui se trouvaient du côté des Alliés dans cette grande guerre—Grande-Bretagne, France, Etats-Unis, Italie et Japon,—si trois d'entre elles signaient avec l'Allemagne, le Traité entrerait en vigueur. Voilà la déclaration de l'honorable sénateur. Dans ce cas, si la France, l'Italie et le Japon avaient signé le Traité, il devenait efficace; donc la signature de la Grande-Bretagne devenait une simple question de courtoisie, une signature inutile; et la signature des Etats-Unis devenait tout comme, si la dé-

claration est exacte—et je crois qu'elle l'est. De sorte qu'après que ces Etats eussent signé le Traité, nous nous trouvions sur le même pied que les Etats-Unis et la Grande-Bretagne.

Il pose la question: "Si la Grande-Bretagne rompt cet acte de la société et ce pacte qu'elle a consenti, quelle est la position du Canada lorsqu'il est, lui aussi, signataire?" Quelqu'un peut-il concevoir que la Grande-Bretagne, dont le nom est synonyme de tout ce qui est honorable, juste, droit, équitable, pourrait sans cause, sans cause suffisante, sans cause considérable, rompre une convention solennelle qu'elle aurait consentie? Vous pouvez poser toute question hypothétique imaginable; mais la chose est absurde à première vue. Quelle serait la posture du Canada si l'honneur de l'Angleterre exigeait son retrait de la Société? Je sens pour ma part que le Canada, comme membre loyal de la famille impériale des nations, appuierait la Grande-Bretagne, qui n'est que sa sœur aînée dans cette famille. Nous avons au moins touché le niveau d'une nation; nous sommes une unité dans une famille de nations, et la Grande-Bretagne n'est que l'associée aînée dans cette société. Voilà la position que nous occupons au Canada aujourd'hui. C'est une fière position, une position que nous avons gagnée par les énormes sacrifices que nous avons faits; une position que nous avons acquise par le don de notre sang et de nos fils tombés dans la guerre, pour la justice et le droit contre le despotisme et la tyrannie. Voilà ce que nous avons gagné, et voilà ce que nous avons reçu. Mettons de côté l'esprit de parti politique. Je vois un sourire sur la figure de mon honorable ami de Moncton (l'hon. M. McSweeney). Chaque fois que semblable sentiment est exprimé, un sourire cynique défigure toujours le facies peu attrayant de l'honorable sénateur.

L'honorable M. DOMVILLE: Je souris aussi.

L'honorable M. FOWLER: Peu m'importe. Il y a dans cette Chambre des hommes qui ont des cœurs auxquels on peut s'adresser, et ce sont ceux auxquels je m'adresse, et non pas à l'honorable sénateur de Moncton.

Je dis ceci: unissons-nous et traitons à cœur ouvert de cette question, afin de pouvoir faire un pas en avant vers ces temps—le millénaire—où il n'y aura plus de guerre, où la justice et le droit régneront triomphants par tout l'univers.

L'honorable M. DOMVILLE: Honnables messieurs, c'est avec plaisir que j'ai entendu le discours hautement politique de mon honorable ami de Sussex (l'hon. M. Fowler). Ce serait vraiment un discours excellent sur les tréteaux. La diction était superbe. On a demandé à Démosthène: "Quelle est la première qualité d'un orateur?"—"L'action"—"Quelle est la deuxième qualité d'un orateur?"—"L'action."—"Quelle est la troisième qualité d'un orateur?"—"L'action." Quand vous êtes en face d'une foule, cette action vous gagne les suffrages; mais lorsque vous vous présentez devant un corps délibérant comme le nôtre—je crois que les deux côtés s'entendent pour discuter la question selon un point de vue indépendant, sans forfanterie ou sans appel à toutes sortes d'animosités—ce qui compte, c'est ce que vous dites, et non pas votre action. Je ne veux pas dire grand'chose du discours de mon honorable ami; je crois que c'est un bon discours d'après-dîner.

A mon avis, il ne nous reste plus, comme représentants du Dominion, qu'à faire la revue critique du Traité; nous ne saurions aller plus loin.

Avant de passer outre, je voudrais dire le plaisir que j'éprouvai à suivre l'honorable leader de la Chambre. Son discours fut très éloquent et embrassa bien la question à son point de vue; mais je ne suis pas tout à fait convaincu qu'il ait tout dit. J'ai aussi écouté avec grand plaisir les discours de l'honorable sénateur de De Lorimier (l'hon. M. Dandurand) et de l'honorable sénateur de De Salaberry (l'hon. M. Béique). Mais nous sommes ici pour faire de la critique, et j'entends la faire d'une façon qui aura du poids hors de la Chambre plutôt qu'ici même, où quelques-uns d'entre nous peuvent se laisser entraîner par l'excitation, ou par un sentiment de loyauté de partisan. Nous savons tous ce qu'est ce genre de loyalisme: c'est le dernier refuge d'une canaille. Ainsi parle le docteur Johnson. C'est comme la vieille femme qui a une querelle dans un omnibus. Sa fille crie: "Appelez-la une... avant qu'elle ne vous donne ce...; ayez le premier mot." Josh Billings affirmait:

Celui dont la querelle est juste a triple droit, mais quadruple est le droit de celui qui frappe le premier coup.

Quand nous en venons à la critique, je doute pour ma part de la sagesse de nous immiscer dans les complications européennes. On a fait une guerre; il n'y avait pas de doute sur notre devoir, sur ce que nous avions à faire. Je crois que le Cana-

L'hon. M. FOWLER.

da a fait sa part sans hésitation. Il a sacrifié de ses enfants et de ses richesses, et il est demeuré loyal à l'empire; il ne regrette pas d'être entré dans la fournaise et d'avoir payé son tribut. Mais aurions-nous dû y entrer?

Mon honorable ami a parlé des hommes d'Etat d'Angleterre. Un homme d'Etat va-t-il mener notre pays? Va-t-il conduire tout l'univers? Est-il supérieur au leader de la Chambre en intelligence ou en savoir? Pourquoi devrait-il nous dire ce qu'est notre devoir, et nous dicter notre conduite? Nous connaissons notre devoir; c'est d'être loyal à l'Empire et de l'appuyer; c'est autant que possible notre devoir d'aider la race britannique; mais cela ne veut pas dire que nous dussions être complices des fautes politiques que d'autres ont commises. Pourquoi avons-nous donné l'Héligoland à l'Allemagne? Cette dernière a fortifié cette île. Le Traité le dit. Je n'ai pas eu le temps de lire ce document, et je ne me propose pas de le faire. Tout est fini, et il nous faut tout accepter, le bon, le mauvais, ou l'indifférent. Pourquoi avons-nous donné Héligoland aux Allemands? Ils ont détruit nos navires et nui à notre commerce. Pourquoi leur avons-nous donné Héligoland? Si c'était là de la politique clairvoyante, pourquoi n'avions-nous pas d'armée? Pourquoi avons-nous, comme le disait le kaiser, "une petite armée méprisable"? Il constata que nous n'avions qu'une armée d'environ 135,000 hommes, et mon honorable ami sait combien les soldats sont balayés dans un conflit comme celui que nous venons de traverser. Avec tout ses hommes d'Etat, l'Angleterre a dû se reposer sur ce que pouvaient faire les Indes et l'Australie, l'Afrique-Sud et le Canada. S'ils avaient eu de vrais hommes d'Etat en Angleterre, ils auraient eu, sachant que la guerre accourait, une armée comme celle de l'Allemagne. S'ils voyaient les difficultés, pourquoi ne se préparaient-ils pas à les affronter? Pourquoi fermaient-ils la porte une fois le vol commis? Je dis que la politique a été mauvaise. Je maintiens respectueusement que sir Edward Grey, que d'aucuns disent être le plus grand homme d'Etat du siècle, est le pire que j'ai connu. Il a tracé le programme de l'Etat, et c'est son "ipse dixit" qui a fait la destinée de l'Empire. Lloyd George est venu comme homme de bon sens, comme ouvrier, comme homme du peuple et il a jeté de côté autant qu'il l'a pu, tous les obstacles de la route, s'écriant: "Il nous faut nous lever pour l'Empire." Sa tâche, il l'a accomplie noble-

ment et bellement. Il brillera dans l'histoire britannique et l'histoire du monde pendant tous les temps.

Maintenant, qu'est-ce que le Canada irait bien faire dans cette galère? Comme on l'a démontré ce soir, le Canada, ayant signé le Traité, devient partie par une représentation muette, si nous pouvons l'appeler ainsi, et il nous faut contribuer—nous n'avons pas le choix. Notre souverain nous requerra de travailler avec la mère patrie. Nous l'aurions fait quand même, tout en n'étant pas partie à cette assemblée de Versailles. Il suffisait pour cela que l'Angleterre fût intéressée. Le Canada aurait été tout autant loyal et aurait agi comme dans le passé. Nous pouvons donc demander en justice qui donna pouvoir à nos hommes d'Etat d'aller en Angleterre avec leurs personnels, avec ceci, cela et mainte autre chose, occasionnant de fortes dépenses et se faisant couvrir d'honneurs? Il semblait que les intérêts du Canada fussent subordonnés aux intérêts personnels; il semblait que nos représentants eussent perdu la tête, croyant qu'ils étaient les grands "Je suis" du Canada, et que le peuple canadien n'eût absolument rien à dire en l'espèce. Ils n'avaient pas mandat d'aller en Angleterre et de chercher à s'immiscer dans ce milieu d'une façon quelconque.

Si le Canada est placé dans cette posture d'être à l'avenir forcé de se joindre à neuf autres nations dans le Conseil, et de faire ce qu'on lui dira de faire, le peuple peut alors demander: "Où cela finira-t-il? Nous faudra-t-il faire tout ce qu'ils nous diront? Devrons-nous verser nos richesses et notre sang?—Pourquoi?" A cause d'une politique européenne à laquelle nous ne sommes pas partie. Nous gagnons certainement quelque chose. La flotte allemande a été détruite, l'armée a été réduite à néant, et l'Alsace et la Lorraine ont été rétrocédées à la France. Mais nous ne devons pas oublier que dans le pass l'Allemagne possédait réellement l'Alsace et la Lorraine avant les Français; c'est là une question d'histoire. Nous avons réduit l'Allemagne; mais nous n'avons pas encore pendu le Kaiser; nous ne lui avons pas fait de procès—je crois qu'on aurait pu discuter cela. C'est ce que nous allons lui faire. S'il est malfaiteur, ne devrait-il pas subir son sort comme tout autre malfaiteur? Non, on semble avoir oublié, et nous pouvons supposer sur ce point qu'il y a des raisons sinistres.

L'avenir du Canada doit reposer surtout sur le pays même et ses ressources. A l'Est et à l'Ouest, nous avons nos greniers et nos pêcheries, et il faut qu'ils contribuent forte-

ment aux frais de la guerre. Ces ressources sont aujourd'hui considérables, et elles s'accroîtront davantage lorsque nous nous serons débarrassés du fardeau qui nous écrase.

Il ne faut pas négliger la générosité de l'Angleterre envers nous. Elle s'est montrée très généreuse. Et ce traité d'Ashburton? Et cette affaire du Washington et de l'Orégon? Et l'Alaska? Et les pêcheries? Mais nous avons été loyalement subordonnés, une fois venue l'heure du besoin. Qu'avons-nous gagné d'elle et qu'a-t-elle gagné de nous? Nul doute que la réponse sera: nous devons souscrire à tout, que c'est là le sort d'une grande nation. Certes; mais l'Angleterre n'a jamais été bien inquiète de nos intérêts propres. Que dire du péril jaune? contre lequel je me suis élevé et m'élève encore dans cette Chambre. Nous ne voulions pas permettre à l'Indou de l'Est d'entrer dans l'Ouest canadien. Que dire des Chinois? Ils ne pouvaient pas entrer dans l'Ouest, et cependant nous faisons aujourd'hui des traités avec eux. Allons-nous, après ces traités, leur refuser l'admission, parce qu'ils fournissent une main-d'œuvre à meilleur compte et sont peut-être des gens indésirables? Ils sont tous indésirables à leur façon.

Que pensera le pays? Que fera-t-il? L'homme qui paye l'impôt et les taxes demandera pourquoi il paye, il n'y a pas de doute là-dessus. Si nous devons être liés par le "ipse dixit" de neuf hommes en Europe, où sera le gain de l'obligation? Cela ne pourra-t-il pas créer du mécontentement et compromettre fortement nos liens avec la mère patrie? Nous serons morts dans dix ou quinze ans; des hommes nouveaux seront en scène, et tout cela sera oublié. Il sera oublié, l'homme qui aura serré la main du prince de Galles, et le peuple voudra savoir où il en est et comment il peut sortir des difficultés qui l'entourent. Si ce Traité est impératif, il nous faudra, chaque fois que nous serons plongés dans une guerre, en Europe ou ailleurs, trouver des hommes et de l'argent. Supposez-vous que les choses ne changeront pas au point que l'opinion publique se révoltera contre cela? Il faut tenir compte du Travail; c'est un facteur très important. Puis il y a les femmes; elles vont avoir le vote, et si elles l'obtiennent, il vous faudra compter avec elles. Puis il faut tenir compte des gens de la Tempérance, et de plusieurs autres groupements. Il faudra affronter tous ces éléments lorsque se produira une élection.

Comment allez-vous régler la situation si vous acceptez la résolution présente? Evi-

demment elle sera adoptée. Nous pouvons critiquer le Traité, mais c'est tout. Il serait impolitique de le rejeter. Si nos chefs en Angleterre lient tout le pays, que la responsabilité retombe sur eux. Si nous avons fait un mauvais marché, et si le pays est intéressé et jeté dans une posture où il ne devrait pas être, nous n'y pouvons rien. Mon honorable ami de la droite a dit que nous ne pouvions pas nous payer le luxe de passer aux yeux de l'univers pour des lâches en refusant de tenir notre marché; nous devons nous aligner avec les nations du monde puisque nous nous sommes engagés par ce Traité. On fait trop valoir la "nation" dans tout cela. Le Canada est un grand pays. Peut-être sera-t-il un jour le plus grand pays du monde. Les gens viendront graduellement au Canada lorsqu'ils découvriront ses aspects les plus favorables, lorsqu'ils pourront le considérer comme un territoire heureux où élever leurs familles sans crainte d'être frappés par des lois rigoureuses. Alors le Canada se remplira. Je regrette qu'il se soit produit tant d'animosité entre les provinces. En quittant Saint-Jean l'autre jour, j'ai remarqué que des questions de race et de religion étaient soulevées. Cela est-il juste? Cela prouve-t-il quelque chose? Cela ne prouve rien de plus que les élections de l'autre jour. On a parlé dans la Chambre, je crois, de ce qui avait été fait dans les polls. A la place de ces vantards, j'enterrerais cette question; je ne m'y intéresserais pas volontiers. Les gens étaient affolés. C'était de bonne politique pour le Gouvernement de se maintenir au pouvoir. On ne pouvait pas contrôler les femmes. Elles voient l'erreur commise, et voient qu'elles ont été menées par le bout du nez, et qu'on les a sottement leurrées. Mais cela ne peut pas toujours durer; il vous faut en venir aux ressources du Canada et à ce que le pays peut faire par lui-même. Le Canada peut jouer son rôle et ne doit pas être mené en laisse par des politiciens de l'heure, qui veulent acquérir quelque notoriété, des décorations, ou autre chose. Notre problème se résumera tout prochainement à la question du Travail. L'ouvrier a besoin d'un salaire juste pour une bonne journée de travail. Il faut le traiter honorablement. Ce qui devrait nous préoccuper ici, quand nous légiférons, ce serait de voir ce que nous faisons pour améliorer le sort du peuple, et comment nous nous y prenons.

L'adhésion du Canada au Traité peut constituer une bonne réclame et apporter ici du capital; mais c'est là tout simplement une question d'affaires et non pas une ques-

L'hon. M. DOMVILLE.

tion de patriotisme. L'argent suit le drapeau. Partout où bat le drapeau se trouve le dollar. Cela va de pair.

Mon honorable ami de Sussex (l'hon. M. Fowler) a sans aucun doute sa façon de penser, comme j'ai la mienne. Autant que je m'y intéresse, j'entends appuyer le Traité; mais cela ne m'aveugle pas sur ce qui a été fait et ce qui aurait dû être fait. On raconte une histoire de genièvre passé en contrebande à Yarmouth, il y a longtemps. Le percepteur allait sur le bateau et se couchait sur le sofa, ayant passé une mauvaise journée. On plaça sur chacun de ses yeux un doublon d'or de vingt piastres, pendant qu'il était couché, et quand le genièvre fut débarqué, le percepteur se leva enrichi de ses deux pièces de vingt piastres. Il était aveuglé par l'or. Or, nous ne devons pas nous laisser aveugler également par des appâts de cette nature. Les membres de notre Chambre ne sont pas élus, mais nommés à vie; et toute la question sera discutée dans la Chambre élective du Parlement.

Mon honorable ami a parlé de la dernière élection. Je le regrette. Je ne veux rien dire de méchant; mais nous lisons dans les journaux que des votes ont été donnés ici et là, et partout. Je ne le dis pas, moi-même, ce sont les journaux qui l'écrivent. Cela peut être faux. Cependant, si vous consultez le "Guide Parlementaire", vous voyez le résultat du vote dans les divers comtés; après l'addition complète, on a ajouté les votes d'outre-mer. Je puis vous citer un comté où l'on a inscrit mille votes de ce genre. C'était nécessaire, absolument nécessaire; ceux qui détiennent le pouvoir étaient forcés de s'éloigner afin de pouvoir participer aux négociations en cours aux Etats-Unis, et dont l'honneur allait rejaillir sur eux.

Interrogeons tous les meilleurs hommes d'Etat. Voyez sir John-A. Macdonald, un grand homme disparu; ou M. Alexander Mackenzie; ou notre ami regretté, sir Wilfrid Laurier, ou d'autres encore qui sont partis. Leurs actes demeurent. La ligne de conduite qu'ils suivirent restera toujours présente à l'esprit du peuple. Personne n'a jamais accusé sir John-A. Macdonald d'avoir été traître. Personne n'a jamais tenu Alexander Mackenzie pour traître. Ils ont eu leurs batailles; mais, comme je viens de le dire, ce que sir John-A. Macdonald a fait, entre autres choses, pour aider à l'avènement de la Confédération, et au sujet de la construction du Pacifique-Canadien, ce vaste réseau ferroviaire qui a développé le pays, tout cela restera dans

nos archives. Mais le discours de mon honorable ami et le mien même ne seront jamais lus. Je doute fort qu'il en soit même question dans la presse de demain matin.

Je ne crois pas qu'il reste grand chose à dire, si ce n'est que jé refuse d'être plongé dans un abîme. Le Traité a été fait, et il nous faut maintenant l'accepter.

D'aucuns ont été en France et ont été payés, bien qu'ils n'aient rien gagné. J'ai remarqué dans la presse qu'il y avait sur le bordereau de paye 30,000 hommes qui n'ont jamais rien fait. Mais ils étaient "patriotiques." Ils ont eu leurs promotions et leur argent. C'était partie du jeu, bien joué quant à cela; mais cela ne s'explique pas aux yeux du pays. Le peuple examinera tout cela. La chose m'importe peu, car je ne cherche ni honneurs ni rien autre chose. A vrai dire, je ne devrais pas être ici pour des raisons de santé. Mais je m'y trouve, et je donnerai mon vote au Gouvernement pour l'adoption du Traité. Il ne reste absolument rien autre chose à faire. Je n'aime pas tous les détails, et je suppose que personne ne les accepte en bloc. Cependant, le contrat a été fait, et comme on nous demande maintenant d'y consentir, il nous faut faire une chose ou l'autre: l'accepter, ou refuser de l'accepter. Si nous l'acceptons, nous pouvons plaider que nous le faisons à cause de l'urgence, et que si nous voulons appuyer la Grande-Bretagne et l'Empire, nous n'aimons pas, toutefois, qu'on nous force à le faire.

Mes honorables amis de la droite peuvent prétendre que ce qui a été fait en Angleterre l'a été pour nous. Cela n'est pas. Nous ne pouvions pas savoir ce que les représentants du gouvernement canadien allaient faire, et nous ne leur avons donné aucun pouvoir de faire quoi que ce soit. Mais ce qui est fait est fait, et il n'est plus temps de se plaindre. Je crois qu'il vaudra mieux prendre le vote le plus tôt possible, afin que nous ne paraissions pas aux yeux des Etats-Unis et de l'univers nous quereller impolitiquement sur des questions mièvres. Nous devrions prouver au monde que le Sénat du Canada est formé d'hommes d'Etat qui, tout en ayant leurs différends, savent et peuvent cependant faire leur devoir.

J'espère que mes honorables amis de la gauche verront du même oeil que moi. Le plus tôt nous nous débarrasserons de la question, le mieux ce sera. Il nous faut accepter ce qui a été fait, et nous faisons aussi bien de l'accepter de bonne grâce, plutôt que de laisser croire qu'on nous a obligés de l'accepter. Que le monde sache que nous

sommes coude à coude avec l'Empire, et que nous sommes prêts à faire notre part. Nous pourrions ensuite dire à l'Angleterre: "Le temps est venu pour toi de faire ton devoir." Je ne crois pas que ce traité soit après tout si désolant. J'oublie le nom de celui qui a prétendu que les traités étaient faits pour être rompus. Nous avons eu bien des traités.

L'honorable M. McSWEENEY: Chiffons de papier.

L'honorable M. DOMVILLE: Oui, chiffons de papier. Comme vous le savez, des familles s'entendent bien pendant quelque temps, puis se séparent. Il nous faudra, peut-être, combattre l'un des alliés. Qu'avons-nous à faire avec la Roumanie? Qu'avons-nous à faire avec la Serbie et tous les autres? Ce que nous avons à faire est notre devoir envers l'Empire, et, mieux encore, notre devoir envers le Canada, plutôt qu'être entraînés dans quelque posture ridicule qui ne nous appartient pas, sous prétexte qu'un particulier voudrait nous enseigner ce que sont le patriotisme et la politique. Comme je l'ai déjà dit, je n'ajoute pas grande foi à ce traité, puisque après tout c'est un simple chiffon, et que les conditions peuvent être si fortement modifiées d'ici quelque années que l'entente actuelle pourra être détruite et qu'il nous faudra peut-être adopter une base nouvelle. Nous avons cependant gagné quelque chose dans tout ce que le pays a fait; nous avons mis les Allemands à genoux, et il faudra bien du temps pour qu'ils reprennent leur ancienne position; peut-être n'y réussiront-ils jamais.

Je regrette d'avoir si longtemps occupé la Chambre, et j'ai confiance de n'avoir rien dit de blessant dans les observations que mon honorable ami de Sussex m'a amené à faire.

L'honorable M. FOWLER: Si je l'ai fait, j'en demande pardon à la Chambre.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, vous regretterez avec moi que l'honorable leader du Gouvernement n'ait pas jugé à propos de toucher à tous les aspects du Traité de paix. Je veux participer aux félicitations que lui a adressées l'honorable sénateur de Sussex (l'hon. M. Fowler), car j'ai été très intéressé par l'exposé, clair et convaincant, du Traité de paix et de ses dispositions, que l'honorable leader du Gouvernement nous a fait cet après-midi. Je regrette, cependant, qu'il n'ait pas abordé la Convention du Travail paraissant au Traité. Cette Convention est, à mon avis, une partie importante du Traité.

Il semblerait que les délégués qui se sont réunis à Versailles et ont discuté et rédigé le Traité, aient jugé la Convention du Travail comme partie vraiment fondamentale du Traité, puisqu'il est dit dans le préambule de cette Convention :

Attendu que la Société des Nations a pour but d'établir la paix universelle et qu'une telle paix ne peut être fondée que sur la base de la justice sociale.

Pour que la paix durable basée sur la justice sociale soit établie, les différentes nations, membres de la Conférence de la paix et de la Société des Nations, ont adopté des résolutions par lesquelles la justice sociale, et conséquemment la paix durable, sera assurée.

Cependant, avant d'entreprendre de discuter même brièvement la Convention ouverte, je voudrais répondre à une ou deux déclarations qui ont été faites, et qui semblent laisser croire que certains honorables sénateurs doutent du rang du Canada parmi les nations signataires du Traité, et si les plénipotentiaires représentant le Canada et le gouvernement du pays étaient ou non autorisés régulièrement, et compétents à signer ce document important.

Honorables messieurs, je crois que le peuple canadien, sans égard aux affiliations de race ou de parti, a approuvé les sentiments exprimés par les hommes publics et la presse, et disant que le Canada grandissait d'année en année en force, en importance et dans la confiance de la mère des parlements; que son prestige croissait; qu'il obtenait de la mère patrie des libertés plus grandes et des pouvoirs plus étendus de gouvernement libre. Dès le jubilé de la reine Victoria, on a manifesté, lors de la visite de notre premier ministre à Londres, une reconnaissance et une estime croissantes à notre pays. Depuis lors, et souvent, le premier ministre du pays a été honoré dans le même sens, et par lui tout le Dominion du Canada. Lorsque la grande guerre éclata, le Canada avait, depuis cinquante ans, grandi et possédait toute la vigueur de la jeunesse. Comme la mère patrie avait besoin d'aide, il ne recula pas devant son devoir et donna une assistance précieuse. A la fin de la guerre, le devoir incombait aux nations intéressées de s'asseoir autour d'une table et de dresser un Traité de paix. Nos représentants sentirent que le Canada avait gagné un siège à cette table, et lorsqu'il se présenta une opposition à la représentation de notre pays à cette conférence, le premier ministre d'Angleterre déclara très nettement à ceux qui soulevaient le point: "Le Canada a perdu plus d'hommes que votre

L'hon. M. ROBERTSON.

pays dans la guerre, et en conséquence il a droit à la représentation au congrès de la paix.

Il est vrai, je crois, que Sa Majesté ne cherche pas formellement à ratifier le Traité de paix pour l'empire britannique avant que les parlements des diverses possessions aient donné leur assentiment. Ainsi le Canada possède aux yeux de Sa Majesté un prestige égal à celui du parlement de la Grande-Bretagne lui-même. Je crois qu'il n'existe aucun doute dans l'esprit des conseillers de Sa Majesté Impériale sur ce point, et que tous admettent que le Canada devrait avoir droit de participer à l'élaboration du Traité et à son approbation; et, je suis fier de le dire, de participer aussi aux responsabilités qui, nécessairement, doivent incomber à tous les membres de la Société pour l'exécution de ses ordonnances.

On a dit, cet après-midi, en discutant la résolution soumise à la Chambre, que nous allions encourir une lourde responsabilité en appuyant, ou approuvant le Traité. Je crois, honorables messieurs, que ce point de vue n'est pas très exact. Approuver une résolution est une chose, et promulguer une loi en est une autre; et tant que la législation, qui probablement sera déposée, n'aura pas été présentée et discutée à la Chambre des communes, puis référée au Sénat, nous ne serons pas définitivement liés; mais nous aurons simplement approuvé les principes esquissés.

L'honorable leader du Gouvernement nous a très habilement et précisément ouvert les yeux à tous sur les obligations considérables imposées à l'Allemagne lorsqu'elle a consenti aux conditions du Traité; et cependant, si ces obligations sont très onéreuses elles ne suffisent pas, sans aucun doute, à compenser pleinement les crimes que l'Allemagne a commis. A ce sujet, ceux qui croient que l'Allemagne a été durement traitée, peuvent se demander ce qui serait arrivé si la victoire l'eût favorisée. Les obligations que l'Allemagne aurait imposées aux Alliés auraient été probablement plus onéreuses et plus sévères que celles qui retombent sur elle. Une considération mûrie et un jugement calme de la question doivent nous amener à conclure que la Justice a caractérisé la sentence des juges qui ont rédigé le Traité de paix et ont requis l'Allemagne de le signer.

Avant l'éclatement du conflit, il y avait, parmi toutes les nations que nous pouvons appeler civilisées, une notion que les temps étaient enfin arrivés, ou approchaient, où la paix universelle régnerait, où les peuples éviteraient de recourir aux armes, et régle-

raient leurs disputes par entente et par arbitrage; et les ouvriers appartenant aux divers organismes nationaux ou internationaux, avaient bonne espérance que le but tant désiré serait atteint, puisque l'histoire semblait leur enseigner que les guerres apportaient toujours plus de souffrances et de sacrifices aux pauvres gens qu'aux riches. Néanmoins, lorsque cette guerre a sévi sur le monde, les ouvriers de toutes les nations ont fait leur part, et à mesure que le temps fuyait, ils ont compris plus à fond que jamais cette vérité: les malheurs, les souffrances et les sacrifices pesaient plus lourdement sur eux; et ils sont sortis de la mêlée plus que jamais déterminés à prendre eux-mêmes, si c'était nécessaire en l'absence de tout autre moyen, les mesures qui assurassent la paix internationale par convention. Donc, à peu près vers le même temps, ou peu avant la convocation de la Conférence de la paix, un Congrès international du Travail fut tenu, et certains principes furent couchés par écrit et soumis à la Conférence de la paix, avec demande urgente qu'ils fussent étudiés et agréés. Ce conseil fut suivi. Le résultat des délibérations fut soumis à la Conférence de la paix; mais les recommandations ne furent pas adoptées, et il sembla que la Convention du Travail ne devait pas être comprise dans le Traité de paix, ou dans le Pacte de la Société des Nations.

Pendant quelque temps, ce fut là la question primordiale chez tous les représentants du travail, ici comme en Europe, et elle reçut des plénipotentiaires de la Paix eux-mêmes une attention très accentuée. Plus tard, quelque cinq ou six projets modifiés de la Convention du Travail furent faits par les représentants des différentes nations; et, en fin de compte, pour tenter un effort ultime d'arriver à quelque conclusion qui pût satisfaire tous les intéressés, le premier ministre d'Angleterre invita le premier ministre du Canada à prendre la question en main et à voir ce qu'on pouvait en faire. Le résultat, dû aux représentants du Canada et des plénipotentiaires de la Paix, se trouve dans les articles du Traité de paix commençant à la page 149, et qui s'appellent la Convention du Travail; et c'est là, plus que toute autre chose peut-être, ce qui assurera la réussite de la Société des Nations et le maintien de la paix dans l'avenir.

Les jours futurs révéleront ceci: la Grande Charte du Travail, laquelle doit apporter aux ouvriers de tout l'univers une liberté et une indépendance plus grande, un degré plus profond de justice, qu'ils n'en eurent

jamais, leur fut donnée en raison de l'insistance des délégués du Canada à la Conférence de la Paix. Si vous consultez les archives, vous trouverez que l'insistance est allée au point de laisser entendre que si la Convention du Travail n'était pas incorporée dans le Traité et dans le Pacte consentis par les différents peuples, il restait des doutes sur la survivance possible de la Société des Nations.

On espère, on s'attend en toute confiance que la vie industrielle des nations du monde se poursuivra plus facilement que par le passé. On prévoit avec foi que l'esprit de coopération entre le patron et le travailleur, avec la sanction et l'approbation des gouvernements, sera plus que jamais manifeste, maintenant que le mécanisme voulu pour la mise intelligente en pratique de cet esprit est établi.

Je n'ai pas la présomption de fatiguer la Chambre en tentant de lui expliquer les divers articles compris dans la Convention; mais j'attirerai simplement l'attention sur quelques-uns des principaux. Dans l'article 337 de la Convention du Traité, il est proposé qu'un organisme permanent soit établi—et on l'a établi à cette époque—pour promouvoir les objectifs énumérés dans le préambule. Ces objectifs étaient d'abord d'établir la paix universelle; et en tant que cette paix pouvait s'établir sur une base seulement de la justice sociale, il fut dit:

Attendu qu'il existe des conditions de travail impliquant pour un grand nombre de personnes l'injustice, la misère et les privations, ce qui engendre un tel mécontentement que la paix et l'harmonie universelles sont mises en danger, et attendu qu'il est urgent d'améliorer ces conditions; par exemple en ce qui concerne la réglementation des heures de travail, la fixation d'une durée maxima de la journée et de la semaine de travail, le recrutement de la main-d'œuvre, la lutte contre le chômage, la garantie d'un salaire assurant des conditions d'existence convenables, la protection des travailleurs contre les maladies générales ou professionnelles et les accidents résultant du travail, la protection des enfants, des adolescents et des femmes, les pensions de vieillesse et d'invalidité, la défense des intérêts des travailleurs occupés à l'étranger, l'affirmation du principe de la liberté syndicale, l'organisation de l'enseignement professionnel et technique et autres mesures analogues.

À la suite de ce préambule, des principes définis sont posés; et l'organisation internationale permanente a le devoir d'entreprendre leur promotion d'assurer leur adoption dans tous les pays qui participent à la Convention. Au nombre de ces principes, ceux qui suivent ont paru aux hautes parties contractantes avoir une importance spéciale et urgente:

1. Le principe dirigeant ci-dessus énonce que le travail ne doit pas être considéré simplement

comme une marchandise ou un article de commerce.

2. Le droit d'association en vue de tous objets non contraires aux lois, aussi bien pour les salariés que pour les employeurs.

Honorables messieurs, l'adoption de ce principe, même au Canada à l'heure actuelle, élaguera plusieurs des disputes qui surgissent de jour en jour. Les deux choses qui jusqu'ici ont provoqué une grande partie des conflits ouvriers au Canada, ont été, en premier lieu, le manque du patron à reconnaître le droit de ses employés à traiter collectivement avec lui et, en deuxième lieu, que l'ouvrier n'était jugé que proportionnellement à sa puissance de gagner, et non pas à son titre d'homme.

Le troisième principe signalé dit:

Le paiement aux travailleurs d'un salaire leur assurant un niveau de vie convenable tel qu'on le comprend dans leur temps et dans leur pays.

Nécessairement, cet étalon doit varier selon les pays.

Le quatrième principe dit:

L'adoption de la journée de huit heures ou de la semaine de quarante-huit heures, comme but à atteindre partout où il n'a pas encore été obtenu.

5. L'adoption d'un repos hebdomadaire de vingt-quatre heures au minimum, qui devrait comprendre le dimanche toutes les fois que ce sera possible.

6. La suppression du travail des enfants et l'obligation d'apporter au travail des jeunes gens des deux sexes les limitations nécessaires pour leur permettre de continuer leur éducation et d'assurer leur développement physique.

7. Le principe du salaire égal, sans distinction de sexe, pour un travail de valeur égale.

Nous savons probablement tous que ce principe n'a jamais été suivi dans la plupart des pays.

8. Les règles édictées dans chaque pays au sujet des conditions du travail devront assurer un traitement économique équitable à tous les travailleurs résidant légalement dans le pays.

Voici la clause particulière qui, je le crois, a provoqué le plus de discussion, et qui a constitué l'écueil sur lequel la Convention entière du Travail a failli se briser, en raison des difficultés de s'entendre sur le traitement à donner aux citoyens étrangers dans les divers pays.

9. Chaque état devra organiser un service d'inspection, qui comprendra des femmes, afin d'assurer l'application des lois et règlements pour la protection des travailleurs.

Honorables messieurs, je sou mets que si les trente-deux nations qui souscrivent au Traité de paix, et quelque treize autres qui y souscriront probablement, appuient honnêtement ces principes tels qu'ils sont établis, elles auront plus fait pour le bonheur humain que les plus beaux projets dont on

L'hon. M. ROBERTSON.

ait rêvé l'accomplissement possible dans un temps donné.

L'honorable M. DAVID: L'honorable sénateur me permettra-t-il une question? Quelle est la différence entre les résolutions adoptées par la Convention du travail et les résolutions contenues dans le Traité de paix?

L'honorable M. ROBERTSON: Les amendements ou changements sont peu nombreux. Je crois que dans l'article 8 du projet originel on décrétait que les travailleurs, dans un pays quelconque, quelle que fût leur nationalité ou leur origine, devaient être traités sur un pied d'égalité avec les travailleurs citoyens du pays même, et sans égard à leur adresse, à leurs aptitudes, à leur étalon d'existence, ou à toute chose de ce genre. C'était un sujet fort contentieux. Au Canada, où nous avons tant de travailleurs venus de trente ou quarante pays différents peut-être, et parlant autant de langues différentes, nous pouvons comprendre la difficulté qu'il y aurait pour un Chinois, si vous voulez, ou pour un Autrichien—vous pourriez nommer une douzaine d'autres nationalités—devaient jouir de tous les privilèges accordés à un citoyen du Canada. Ce serait aller bien loin, plus loin peut-être que les travailleurs du pays ou des autres peuples le voudraient. Il était donc nécessaire d'effectuer quelque sorte de compromis qui assurât la justice, tout en ne provoquant pas de difficultés. Je crois virtuellement que le seul changement important se voit dans l'article 8.

Je n'ai pas l'intention de retarder la Chambre au delà de ce que je dirai ici comme conclusion: entre tous les documents célèbres et importants qui ont été écrits et qui ont signalé des changements de voie dans l'histoire du monde, ce document est sans doute destiné à prendre le premier rang. Notre esprit recule dans l'histoire jusqu'aux jours de la grande charte, alors que le peuple demanda justice et obtint une déclaration qui lui donnait une liberté plus grande que jamais; mais il n'imagina jamais l'immense portée que son travail comportait pour l'avenir des siècles. De même lorsque la déclaration d'indépendance des Etats-Unis fut faite, je ne crois pas que ceux qui y furent parties imaginassent la profondeur et l'amplitude du sens qu'elle comportait, ou des effets considérables qu'elle assurait aux générations futures qui devaient en jouir. Ces deux documents ne s'appliquaient qu'aux peuples d'un pays donné. Mais le Traité s'applique à trente

ou quarante peuples, peut-être, et à des millions d'individus. Il est remarquable que la Convention du Travail, que j'estime au degré le plus important dans tout le Traité, affecte la grande majorité dans toutes les nations qui sont parties à l'entente. Il nous est impossible d'imaginer la portée vaste et les bienfaits que le Traité, une fois ratifié, assurera aux générations à venir de tous les peuples. J'ai en conséquence grand plaisir à souscrire aux recommandations contenues dans la résolution, et à appuyer sans réserve le document à l'étude.

L'honorable M. DAVID: Honorables messieurs, j'avais l'intention de dire quelques mots en français; mais afin que vous sachiez que je ne vous retiendrai pas longtemps, pas plus de cinq minutes, je parlerai anglais; car je ne saurais parler bien longtemps dans cette dernière langue.

Je désire dire quelques mots sur l'amendement, qui demande la remise de la question, et qu'on a beaucoup négligé. Avant d'aborder ce sujet, je dirai quelques mots sur la question principale, sur le Traité lui-même. Il doit être évident pour tous les honorables sénateurs que les deux côtés de la Chambre s'entendent quant aux principes fondamentaux du Traité de paix et du Pacte de la Société des Nations. Il y a évidemment une seule opinion sur ce point, si nous pouvons différer au sujet de certains détails. Je ne considère pas toutefois que la Société des Nations doive pour toujours mettre fin à la guerre, et assurer la paix perpétuelle. Non, je crois que c'est un rêve, splendide, un noble rêve, mais un rêve seulement, car aux temps où il existait deux hommes seulement sur terre, deux frères, même, l'un d'eux tua l'autre, et depuis lors la guerre fut continue. Elle continuera tant que le monde existera. Mais l'effet de la Société des Nations sera de diminuer considérablement le nombre des guerres, et cela suffit pour justifier sa fondation; car dans notre pauvre univers, le mieux que nous puissions faire est de réduire les maux qui affectent l'humanité, et en ceci comme en toute autre chose, c'est tout ce que nous pouvons faire.

Venons maintenant à l'amendement. Lorsque les Pères de la Confédération ont créé la constitution nouvelle, leur but, en établissant le Sénat, a été d'avoir un corps politique d'hommes qui pourraient dans toutes les circonstances considérer, après réflexion mûrie et avec indépendance, toutes les questions soumises au Parlement, et corriger et réviser ce qui devait être corrigé et révisé. Or, honorables messieurs,

jamais question n'a exigé un jugement plus mûri, plus délibéré, plus indépendant que la question actuellement à l'étude, puisque nous sommes appelés à obliger—non pas seulement les générations actuelles, mais aussi bien les générations futures—à prendre part à toutes les grandes querelles qui pourront agiter et affliger le monde, des querelles qui généralement seront européennes. Or, je dois ajouter que nous serons obligés d'y prendre part sans le consentement ou l'avis de notre Parlement ou d'un parlement quelconque. Vous admettez, honorables messieurs, que c'est là nous éloigner du programme tracé par tous les grands chefs du parti conservateur et du parti libéral.

Je disais hier, dans mon petit discours français, que l'effet du Traité serait de placer notre pays dans une situation très critique, pleine d'éléments litigieux, de mécontentement, de complications, qui troubleraient peut-être, sinon certainement, nos relations avec l'Angleterre et les Etats-Unis; et j'ajoute que les partisans de l'impérialisme, et tous ceux qui désirent demeurer sujets britanniques, feraient mal de se placer dans une situation semblable. Nous sommes tous fiers de vivre sous le drapeau britannique—les Canadiens français, peut-être, plus que les autres—et pourquoi? Parce que nous avons, peut-être, plus de raisons que les autres d'être heureux sous le régime britannique. Nous serions ingrats si nous ne reconnaissons pas que l'Angleterre a été bonne pour nous, et que tous ceux qui vinrent d'Angleterre pour nous gouverner se montrèrent bons à notre égard, et nous traitèrent avec toute la générosité et la sympathie possibles. Croyant, comme l'honorable sénateur de De Salaberry (l'hon. M. Béique), et l'honorable sénateur de De Lorimier (l'hon. M. Dandurand), que le Traité créera des complications sérieuses qui compromettront nos relations avec l'Angleterre, je suis inquiet de savoir ce que je devrais faire. En tous cas, honorables messieurs, je me suis raffermi dans l'opinion que j'exprimais hier, en entendant ce qu'ont dit les honorables sénateurs de De Salaberry et de De Lorimier. Ils ont cité des faits pour prouver qu'il y avait raison de craindre les conséquences du Pacte de la Société des Nations. Ne croyez-vous pas, honorables messieurs, que cela suffit pour vous induire, et pour induire aussi l'honorable leader du Gouvernement, à accorder un sursis de quelques jours? Comme la discussion a été profondément intéressante et a fait surgir tant de problèmes, on peut supposer que si elle se conti-

nue, d'autres problèmes et d'autres opinions dignes de notre attention pourront se présenter. Je suis donc surpris que l'honorable leader de la Chambre, dont j'admire toujours l'éloquence et le caractère, qui est toujours si empressé à se conformer à nos désirs—je suis étonné, dis-je, de le trouver si obstiné en l'occasion présente, à refuser de nous accorder le délai que nous demandons pour donner une considération plus avertie aux grands problèmes soulevés par le Traité de paix. Il peut avoir de bonnes raisons; mais il n'en a fait connaître aucune, pour demeurer à l'heure actuelle si ferme dans son refus. J'espère que les honorables sénateurs qui siègent derrière lui l'amèneront à nous donner quelques jours de plus. Une discussion plus ample serait d'intérêt public; des opinions peuvent être exprimées que le Gouvernement lui-même aimerait entendre.

Or, si l'honorable sénateur refuse, que ferons-nous? Nous pourrions voter l'acceptation du Traité en principe. La voterons-nous?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oh! Certainement.

L'honorable M. DAVID: D'autre part comme nous croyons que les objections soulevées sont très graves, voterons-nous contre le Traité? Peut-être que non. Nous abstiendrons-nous alors de voter, afin de ne pas partager la responsabilité des difficultés que je viens de signaler? Que nous votions ou non, cela n'importe aucunement, comme on l'a établi parfaitement au cours de la discussion. L'honorable leader de la Chambre sourit, maintenant. C'est bon signe. Ne croit-il pas que nous avons besoin de temps pour décider laquelle des deux postures que j'ai indiquées nous devons prendre? J'espère qu'il nous accordera ce que nous demandons.

L'amendement proposé par l'honorable M. Bostock est défait, et la résolution est agréée:

TRAITE DE PAIX AVEC LA POLOGNE.

RESOLUTION POUR SON APPROBATION,
AGREEE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose:

Résolu qu'il est expédient que le Parlement donne son approbation, et que cette Chambre donne effectivement son approbation au traité de paix entre les Etats-Unis d'Amérique, l'empire britannique, la France, l'Italie et le Japon et la Pologne, signé à Versailles le vingt-huitième jour de juin mil neuf cent dix-neuf, dont copie a été déposée devant le Parlement, et qui a été signé au nom de Sa Majesté pour le Ca-

L'hon. M. DAVID.

nada, par les plénipotentiaires qui y sont nommés.

Il dit: Ce qui a été dit de la motion précédente s'applique également à celle-ci. Le Canada est devenu partie à ce Traité, et en conséquence nous désirons que le Sénat donne son opinion.

L'honorable RAOUL DANDURAND: Je pourrais dire, et c'est malheureusement vrai, que pour ma part, je n'ai pas eu le temps d'examiner le Traité. Avec tous les membres de la Chambre, j'acclame l'indépendance recouvrée de la Pologne, et je sens que la guerre aura produit plus que des souffrances et des maux, puisqu'elle aura libéré la Pologne et plusieurs autres nations qui étaient assujetties.

J'ai dit que je n'avais pas lu le Traité; mais je l'ai parcouru et n'y ai vu aucune clause que je voulusse combattre. Je désire simplement attirer l'attention de mes honorables collègues de la province d'Ontario sur l'article 9, qui pourrait bien leur inspirer des réflexions susceptibles d'aider au maintien de la paix entre les races dans notre propre pays, en amenant l'application, dans cette bonne vieille province, des mêmes principes qui sont incorporés dans le Traité que nos plénipotentiaires ont signé. L'article 9 dit:

En matière d'enseignement public, le gouvernement polonais accordera dans les villes et districts où réside une proportion considérable de ressortissants polonais de langue autre que la langue polonaise, des facilités appropriées pour assurer que dans les écoles primaires, l'instruction sera donnée, dans leur propre langue, aux enfants de ces ressortissants polonais. Cette stipulation n'empêchera pas le gouvernement polonais de rendre obligatoire l'enseignement de la langue polonaise dans lesdites écoles.

Dans les villes et districts où réside une proportion considérable de ressortissants polonais appartenant à des minorités ethniques, de religion ou de langue, ces minorités se verront assurer une part équitable dans le bénéfice et l'affectation des sommes, qui pourraient être attribuées sur les fonds publics par le budget de l'Etat, les budgets municipaux ou autres, dans un but d'éducation, de religion ou de charité.

Les dispositions du présent article ne seront applicables aux ressortissants polonais de langue allemande que dans les parties de la Pologne qui étaient territoire allemand au 1er août 1914.

Le travail fait à Paris par les plénipotentiaires des nations les plus civilisées de l'univers a élargi les idées de plusieurs, et a fait beaucoup pour apporter un remède aux maux de l'humanité, lequel pourra être appliqué dans tout l'univers, et je recommande cet article à l'attention de mes honorables amis et à la population de l'Ontario.

L'honorable M. McLENNAN: Est-ce là la clause 17?

La motion est agréée.

CONVENTION SUR LES TERRITOIRES DU RHIN,

RESOLUTION POUR SON APPROBATION,
AGREEE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose :

Résolu qu'il est expédient que le Parlement donne son approbation, et que cette Chambre donne effectivement son approbation à la convention entre les Etats-Unis d'Amérique, la Belgique, l'empire britannique, la France et l'Allemagne, relative à l'occupation militaire des territoires du Rhin, signé à Versailles le vingt-huitième jour de juin mil neuf cent dix-neuf, dont copie a été déposée devant le Parlement, et qui a été signée au nom de Sa Majesté pour le Canada par les plénipotentiaires qui y sont nommés.

Il dit : Ce que j'ai dit sur la résolution précédente s'applique à celle-ci également.

L'honorable M. BOSTOCK : Comme c'est ici tout simplement une convention découlant du Traité principal, je voudrais demander à mon honorable ami, le leader du Gouvernement, si nous devons comprendre que toutes les conventions de ce genre seront soumises à l'approbation du Parlement du Canada? Ce document, au contraire des autres, porte les mots : "Soumis au Parlement par ordre de Sa Majesté." Cela, naturellement, signifie présenté à la Chambre anglaise. Ce document est imprimé en Angleterre et je comprends qu'il n'est pas soumis à notre ratification, mais simplement communiqué pour notre information.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Nous soumettons la convention conformément à une promesse que le Traité serait soumis aux parlements des divers dominions d'outre-mer; en tant que cette convention est partie intégrante du Traité et découle du Traité, on a cru désirable de suivre cette procédure.

L'honorable M. DANDURAND : Bien qu'il ne semble pas avoir été signé par les représentants du Canada.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Non; mais par les représentants de l'Empire britannique, et l'Empire britannique a été compris dans le Traité comme étant formé de la Grande-Bretagne et des possessions britanniques d'outre-mer.

La motion est agréée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à deux heures et demie de l'après-midi, demain.

SÉNAT.

Séance du vendredi, 5 septembre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à deux heures et demie de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

FEU LE LIEUTENANT-COLONEL
BAKER, M.P.

FORME DU MONUMENT.

L'honorable GEORGE G. FOSTER propose

Que les honorables sénateurs Bradbury, Casgrain, Pope et Foster soient constitués en comité spécial pour conférer et agir de concert avec le comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes chargé de surveiller la construction et l'aménagement du nouvel hôtel du Gouvernement, dans le but de prendre en considération la forme à donner au monument qui doit y être élevé à la mémoire du lieutenant-colonel Baker, ancien député de Brome, et de faire rapport à cette Chambre.

La motion est adoptée.

AJOURNEMENT DU SENAT.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose

Qu'en s'ajournant aujourd'hui, le Sénat reste ajourné jusqu'au mardi, 22 du courant, à trois heures de relevée.

L'honorable M. WATSON : Au nom de quelques sénateurs absents, je demande que cette date soit changée, et soit le 23 au lieu du 22, car, s'ils veulent être ici le lundi, plusieurs sénateurs devront quitter leurs domiciles le dimanche, et il pourrait en résulter des inconvénients.

La motion est adoptée avec la modification suggérée.

EXPORTATION DE PRODUITS ALIMENTAIRES EN 1919.

L'honorable M. DANDURAND (au nom de l'honorable M. David) propose

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant la quantité et la valeur de blé, de beurre, de fromage, de porc, de bœuf et de vivres qui ont été exportés à l'étranger depuis le 1er janvier 1919.

La motion est adoptée.

COMMISSIONS INSTITUEES DEPUIS
1912.

L'honorable M. DANDURAND (au nom de l'honorable M. David) propose

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant le nombre de com-

missions instituées depuis 1912, leur objet, les noms et les traitements de leurs membres, le coût total de chacune d'elles, et celles qui sont encore en existence.

Il dit: Je sais que durant la dernière session un honorable sénateur a proposé une motion semblable; les documents demandés n'ont peut-être pas été produits.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, ils ont été produits. Je ne m'oppose nullement à la motion, car le renseignement voulu peut être copié des procès verbaux et déposé sur le bureau de la Chambre.

L'honorable M. POWER: Je ne m'oppose pas à cette motion, mais je crois que l'avis est incomplet et que l'on devrait y ajouter les termes suivants ou une phrase analogue "et les résultats que produisit l'institution de chaque telle commission."

L'honorable M. DANDURAND: Naturellement, je n'ai pas d'autre mandat que celui de présenter la motion. Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre dirigeant sur l'occasion qui se présente de limiter les dépenses autant que possible. Si les documents déjà produits en vertu d'une autre motion sont inclus parmi ceux demandés dans la présente motion, il va sans dire que le proposeur de la motion sera satisfait si l'on produit seulement ceux qui n'ont pas encore été produits.

La motion est adoptée.

LA ROUTE DE LA BAIE D'HUDSON.

COMITE D'ENQUETE.

L'honorable GEORGE W. FOWLER: Honorables messieurs, vu que le Sénat doit s'ajourner pour longtemps, je demande à la Chambre la permission de présenter la motion inscrite à l'ordre du jour pour lundi au sujet de la nomination d'un comité concernant la baie d'Hudson.

L'honorable M. DANDURAND: Quel avantage mon honorable ami retirera-t-il de présenter sa motion maintenant?

L'honorable M. FOWLER: La question sera alors en marche, et nous sauverons du temps.

L'honorable M. DANDURAND: Mais le comité ne siège pas durant les vacances.

L'honorable M. FOWLER: Si mon honorable ami s'y oppose...

L'honorable M. DANDURAND: Je ne m'y oppose pas, mais c'est une pratique dangereuse que de soumettre une motion avant

L'hon. M. DANDURAND.

la date fixée pour sa prise en considération. Le Sénat est supposé prendre note que telle question sera discutée à telle date, et un sénateur se rendant ici à la date indiquée peut trouver que la question a déjà été réglée. Comme de raison, ceci n'a pas d'importance et peut être présenté maintenant.

Quelques honorables SENATEURS: Oh! oh!

L'honorable M. FOWLER: J'aime à croire que mon honorable ami ne veut pas dire que la résolution n'a pas d'importance, car il est lui-même un des principaux membres du comité.

L'honorable M. DANDURAND: J'aurais plutôt dû dire que la question n'était pas contentieuse.

L'honorable M. FOWLER propose:

Qu'un comité de douze membres de cette Chambre soit institué pour s'enquérir et faire rapport à la présente session sur la navigabilité et sur les pêcheries de la baie et du détroit d'Hudson, et sur les avantages qu'offrent les ports de cette baie pour servir de terminus de chemin de fer; et que pouvoir soit donné à ce comité de faire quérir personnes et documents; et que les sénateurs suivants soient choisis pour faire partie dudit comité: les honorables messieurs Bostock, Casgrain, Dandurand, Daniel, De Veber, Fowler, Loughheed, sir James (C.C.M.G.), Michener, Schaffner, Sharpe, Watson et Willoughby.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois ne pas avoir suffisamment offert d'excuses pour le mot qui m'a échappé tout à l'heure, et je profite de ce que la motion nous est soumise pour discussion pour dire que j'ai rarement assisté à des séances de comité plus intéressantes que celles tenues par ce comité durant la dernière session.

Les honorables sénateurs qui ne font pas partie du comité seraient vivement intéressés et trouveraient de grands avantages s'ils assistaient aux séances où l'on donne de très précieux renseignements sur l'ouest canadien.

L'honorable M. WATSON: Nous acceptons vos excuses.

L'honorable M. BOYER: Puis-je vous faire remarquer que l'honorable représentant de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain) sera absent pendant toute cette session. Un autre ne pourrait-il pas le remplacer dans le comité?

Quelques honorables SENATEURS: Oh! non.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois qu'il sera ici vers le premier jour d'octobre.

La motion est adoptée.

TRAITE POUR LA CONSERVATION DU SAUMON.

L'honorable M. BOSTOCK: Avec la permission du Sénat, je désirerais appeler l'attention de l'honorable ministre dirigeant sur un article publié dans le "Manitoba Free Press" en date du trois septembre dernier, et qui se lit comme suit:

Washington, D.C., 2 septembre.—Un traité vient d'être conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne pour la protection du saumon de la rivière Fraser et de ses affluents. Ce traité a été signé aujourd'hui par le secrétaire Lansing, au nom des Etats-Unis, et par R. C. Lindsay, chef de l'ambassade anglaise, et le juge en chef John Douglas Hazen, du Canada, au nom du gouvernement britannique.

Cette question est d'une si grande importance pour la province dont je suis l'un des représentants, que je désirerais obtenir du leader de la Chambre tous les renseignements possibles au sujet de la nature de ce traité. Il pourrait aussi nous dire si ce traité sera probablement ratifié sans une trop longue discussion par le sénat des Etats-Unis.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je regrette de ne posséder aucun renseignement à ce sujet et de ne pouvoir vous en donner avant que le Sénat s'assemble de nouveau.

L'honorable M. DANDURAND: Comme le traité concerne le Canada, je suppose qu'il sera sans doute ratifié par notre Parlement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il devra être ratifié par le sénat des Etats-Unis, ce qui paraît être une entreprise assez difficile.

Le Sénat s'ajourne au mardi, 23 septembre, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT.

Mardi, le 23 septembre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

ENGRAIS ARTIFICIELS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. DOMVILLE propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant le poids, la valeur et le tarif douanier des importations en Canada

des engrais mélangés, du sulfate d'ammoniaque, du nitrate de soude, de sels ammoniacaux, de phosphates de scories, de superphosphates, de sels de potassium, de chlorure de potassium et de sulfate de potasse crue, et, s'il en est, d'éléments chimiques tels qu'il en entre dans la préparation d'engrais chimiques.

La motion est adoptée.

BILL DU RETABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE. BILL RETIRE.

A l'ordre du jour.

Deuxième lecture du bill (A) intitulé: "Loi pour modifier la loi du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile."

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, je desire retirer ce bill, parce qu'un bill analogue a été présenté à la Chambre des communes, qui nous sera naturellement soumis en temps opportun.

L'honorable M. BOSTOCK: Puis-je prendre l'occasion de demander à mon honorable ami quelle législation nous sera soumise prochainement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On soumettra un bill pour ratifier le Traité de paix.

L'honorable M. BOSTOCK: Je croyais que nous l'avions déjà ratifié.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On a présenté une résolution qui a été adoptée, mais l'on doit aussi soumettre un bill au Parlement prochainement. A part cette législation, je ne saurais pour le moment dire catégoriquement qu'il y aura d'autres bills de grande importance.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur veut-il nous dire si le bill pour ratifier le Traité de paix sera présenté au Sénat, ou si l'on présentera simultanément un bill dans chaque Chambre, comme on a fait dans le cas de la résolution?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je vais contenter mon honorable ami en lui disant qu'il n'y aura qu'un bill.

L'honorable M. DANDURAND: Va-t-il être présenté au Sénat ou à la Chambre des communes?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: A la Chambre des communes.

L'honorable M. DOMVILLE: Pouvons-nous compter sur la prorogation pour lundi prochain?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Difficilement.

L'honorable M. DANIEL: L'honorable ministre dirigeant peut-il me dire si la ratification du Traité de paix devra coïncider avec la proclamation de la paix ou si cette ratification équivaudra à telle proclamation. Certains arrêtés ministériels sont, je crois, en force jusqu'au jour mentionné comme celui de la "proclamation de la paix". Il me semble qu'on ne sait pas bien ce qu'exprime la "proclamation de la paix" — qui la proclamera et quand elle sera proclamée. Nous savons tous que nous sommes en paix depuis longtemps. J'aimerais savoir si l'adoption du bill ratifiant le Traité de paix équivaudra à la proclamation de la paix.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je puis répondre: non, à mon honorable ami.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami peut-il nous dire quels sont les pays qui ont ratifié le Traité? Le Gouvernement a-t-il reçu un avis officiel que quelque autre nation l'ait ratifié?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne puis donner de renseignements autorisés à mon honorable ami sur ce sujet.

L'honorable M. BELCOURT: On l'a ratifié en Angleterre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le gouvernement britannique l'a ratifié, mais je ne pourrais dire si, oui ou non, la France l'a ratifié.

L'honorable M. BELCOURT: Je crois que l'Italie l'a ratifié.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne saurais dire.

L'honorable M. BELCOURT: Avec la permission de mon honorable ami, je poserai ma question de nouveau demain.

L'honorable M. POWER: Je regrette que l'honorable ministre dirigeant ait mis de côté le bill relatif au Rétablissement des soldats dans la vie civile. Il est vrai que l'on en a présenté un semblable dans la Chambre des communes; mais le bill que l'honorable monsieur propose d'abandonner a été présenté au Sénat, le 4 septembre, tandis que celui des Communes n'a été présenté que le 15 septembre. Il me semble que le Sénat a une préséance que l'on doit lui conserver; et puis, le ministre à qui est confié le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile est le leader du Gouvernement dans cette Chambre. Il

L'hon. M. DOMVILLE.

me semble que, dans les circonstances, l'on aurait pu s'attendre à ce que l'on étudie le bill ici d'abord et que les Communes attendent que le bill leur soit soumis.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vu les représentations faites par plusieurs organisations de soldats revenus de la guerre, organisations prises dans tout le Canada, le Gouvernement a cru bon, pendant l'ajournement du Sénat, de tenir une enquête sur ce que les différents ministères du Gouvernement font pour le rétablissement dans la vie civile des soldats revenus de la guerre. En conséquence, on a cru que le meilleur moyen à prendre dans ce but serait de faire quelque chose d'analogue au bill présenté au Sénat. Le comité qui siège maintenant et conduit l'enquête sur cette affaire a été nommé en vertu du bill que l'on a présenté aux Communes. L'on n'a, en aucune façon, manqué de courtoisie au Sénat en présentant ce bill à la Chambre des communes, mais l'on a ainsi agi à cause de notre ajournement et de l'impossibilité où le Sénat était de discuter ledit bill quand les associations mentionnées exigeaient que le Gouvernement institue l'enquête sur l'objet de leurs plaintes.

L'honorable M. BELCOURT: Dans ce cas, les Communes n'étudieront pas le bill avant que le comité ait fait rapport.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous pouvons être sûrs qu'il sera discuté au cours de la session actuelle et qu'il nous sera soumis en temps et lieu.

L'honorable M. BELCOURT: Si tel est le cas, nous aurons très peu de temps pour l'étudier.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il est absolument nécessaire que le bill soit adopté à la présente session, parce que la déclaration de la paix aura probablement lieu avant que le Parlement se réunisse de nouveau et que nous avons besoin d'une législation qui confirme tous les arrêtés ministériels adoptés au sujet des différentes questions que le ministère a dû traiter.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur peut-il renseigner le Sénat sur la portée de l'enquête conduite par le comité spécial nommé par l'autre Chambre?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Son objet sera assez étendu pour provoquer l'enquête la plus complète sur ce que fait chacun des ministères du Gouvernement pour aider le soldat à se rétablir dans la vie civile. Je suis d'opinion qu'il ne faut pas

donner une interprétation trop sévère à la résolution adoptée par les Communes car tous auront l'occasion de rechercher avec soin ce que l'on peut faire dans l'intérêt du soldat revenu du front.

L'honorable M. DANDURAND: L'enquête traite-t-elle de la demande d'une somme ronde de \$2,000 pour chaque soldat?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La commission d'enquête ne considérera pas cette demande comme question précise; mais, comme je l'ai déjà fait remarquer, elle étudiera la question de savoir si le Gouvernement a donné au soldat revenu de la guerre un secours suffisant ou s'il n'y aurait pas, pour le Gouvernement, d'autres façons de lui venir en aide.

L'honorable M. DANDURAND: Je croyais que l'enquête porterait sur les moyens que possède le pays de se rendre à leur demande.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cela ne me fait aucun doute. Ce sera naturellement un point fondamental de l'étude de ce que l'on devra faire.

L'honorable M. DANDURAND: Il me semble évident que si l'on doit faire une telle enquête, l'on devra non seulement étudier la question de savoir si le Canada est en mesure de payer une somme déterminée à chacun des 500,000 soldats qui se sont enrôlés, mais auparavant ou même en même temps, il faudra aviser aux moyens à prendre pour permettre au pays de prélever, chaque année, les \$200,000,000, dont il a besoin pour remplir le surplus de nos obligations annuelles. A mon avis, cette question devrait être mise à l'étude en même temps que les moyens que pourrait avoir le pays de payer des sommes plus considérables aux soldats, parce que nous sommes dans la nécessité de prélever des contribuables du pays une autre somme de \$200,000,000 par année, et c'est un blâme que je maintiens, le Gouvernement actuel n'a indiqué aucun moyen de nous procurer ces \$200,000,000. Nous sommes sur le point de demander au pays de souscrire à un nouvel emprunt de \$300,000,000 ou \$400,000,000, dont une partie sera employée pour combler le déficit de l'année. Les appels que nous faisons au peuple chaque année pour des emprunts de \$200,000,000, \$300,000,000 ou \$400,000,000, n'ont certainement pas pour objet de rencontrer nos obligations ordinaires d'une année. Jusqu'ici, nous avons demandé au contribuable de prêter son argent au pays. Le procédé est facile, mais viendra un jour où nous devons aborder le contribuable franchement et lui demander

de payer l'intérêt sur ces emprunts. Le temps est venu, il me semble—il était arrivé avant aujourd'hui—d'étudier la question sincèrement, de trouver les sources de revenu nécessaire pour rencontrer nos obligations annuelles.

L'honorable M. POWER: Je sais qu'il est irrégulier de faire allusion à ce qui se passe dans l'autre Chambre et que je ne suis pas tout à fait dans l'ordre, mais je veux juste attirer l'attention sur le fait que le premier ministre a, par son énoncé d'il y a quelques semaines, montré que son point de vue de la question était le même que celui de l'honorable représentant de De Lorimier (l'hon. M. Dandurand). Pour une raison ou pour une autre, le Gouvernement, et naturellement le premier ministre semblent avoir faibli. Après avoir parlé de cette question en termes catégoriques, absolus et énergiques, il a maintenant modifié son attitude. Tandis qu'il refusait alors d'étudier la question des gratifications, le Gouvernement semble maintenant disposé à l'examiner; non content de cela, il présente un bill dont un des objets est de provoquer une discussion à ce sujet. Je trouve pitoyable que le Gouvernement ne puisse prendre une attitude définie.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mes honorables amis peuvent être sûrs que tout ce que l'on fera dépendra de la faculté qu'aura le Gouvernement de le faire; de plus, tout ce que le Gouvernement décidera sera soumis à cette Chambre tout comme aux Communes, et le Sénat se prononcera. Le Parlement est spécialement institué pour y présenter des arguments sur toute question d'intérêt public, si c'est en vertu de ce principe, je crois, que l'on discute actuellement la question dans la Chambre des communes.

Le bill est retiré.

REMANIEMENTS MINISTERIELS RECENTS.

MOTION D'AJOURNEMENT.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami peut-il nous dire quelles modifications ont eu lieu dans le ministère? Certains rapports et certaines rumeurs nous sont parvenus. Il paraît que le ministre des Douanes a pris la direction du ministère des Travaux publics.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. BOSTOCK: Pour ce que j'en sais, nous n'avons eu, à ce sujet, au-

cune déclaration officielle du Gouvernement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Aucun autre changement n'a eu lieu, que je sache, depuis que nous nous sommes réunis.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a-t-il annoncé que le ministre des Finances avait démissionné et qu'il devait être remplacé par un autre?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cela a eu lieu, il y a quelques temps—certainement quelques semaines avant notre ajournement.

L'honorable M. DANDURAND: Je me demande si le Sénat a été averti de la démission de certains ministres et de leur remplacement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le Sénat le savait probablement.

L'honorable M. TESSIER: Que dit-on du premier ministre?

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons entendu parler de la démission de l'ex-ministre des Finances, sir Thomas White. On n'a donné aucune raison de sa démission, et peut-être n'y aura-t-il aucune déclaration au sujet des développements en expectative. Il a eu beaucoup de succès dans l'emprunt de centaines de millions pour le pays. J'aurais cru qu'il dût rester au poste pour finir la besogne et trouver quelques moyens de prélever les taxes requises—chose probablement un peu plus difficile—pour rencontrer l'intérêt sur ces emprunts.

Le Sénat s'ajourne à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SENAT.

Mercredi, 24 septembre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOL-DUC.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

Le Sénat s'ajourne à demain, à 3 heures de relevé.

L'hon. M. BOSTOCK.

SÉNAT.

Jeudi, le 25 septembre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOL-DUC.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

CREDITS ETRANGERS AU CANADA.

INTERPELLATION.

L'honorable M. DANDURAND demande:

Le gouvernement canadien a-t-il ouvert des crédits à des pays ou à des gouvernements étrangers pour faciliter les achats au Canada?

Dans l'affirmative, quels sont ces pays?

Quelle est l'étendue et quelles sont les conditions de ces crédits?

Comment doivent s'effectuer les remboursements?

A-t-on tiré parti de ces crédits ou garanties?

Dans l'affirmative, quels sont les pays qui en ont tiré parti, et dans quelle étendue?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED:

1. Oui.

2. \$25,000,000 à la Roumanie pour l'achat de denrées alimentaires, de matières premières et de marchandises fabriquées.

\$25,000,000 à la Grèce pour l'achat de produits et de matériaux fabriqués.

\$25,000,000 à la France, pour l'achat de bestiaux, de denrées alimentaires, de matières premières et de marchandises fabriquées.

\$25,000,000 à la Belgique pour l'achat de denrées alimentaires, de matières premières et de marchandises fabriquées.

A l'Italie, \$6,003,301.20 pour l'achat de bœuf frigorifié.

3. Toutes ces avances doivent être couvertes par des billets du Trésor, remboursables dans cinq ans, à partir du 31 décembre 1919, portant un intérêt à 5½ p. 100, payable semi-annuellement.

4 et 5. L'Italie, \$6,033,301.20; la Belgique, \$1,008,021.68; la Roumanie, \$5,053,656.42; la France n'a pas eu d'avances jusqu'ici; la Grèce non plus; mais des avances devront être faites prochainement pour des contrats qui se montent à \$9,653,054.

Toutes ces avances sont couvertes par des bons du Trésor, déposés à Londres au crédit du ministre des Finances.

BENEFICES COMMERCIAUX ET IMPOTS SUR LE REVENU.

INTERPELLATION.

L'honorable M. DOMVILLE demande au Gouvernement:

Quel est le nombre de firmes ou d'individus qui, en 1916, 1917 et 1918, ont payé l'impôt sur l'excédent de leurs profits dans la cité de Moncton, et autres cités et villes de la province du Nouveau-Brunswick? Quel montant a été perçu en vertu de cet impôt?

Quel est le nombre de personnes qui ont payé l'impôt sur le revenu, et quel montant a été perçu en vertu de cet impôt, dans lesdites cités et villes?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'on n'a pas encore pu se procurer la statistique montrant le nombre de firmes ou d'individus qui, dans les différents villages ou villes du Nouveau-Brunswick, ou de n'importe quelle autre province, ont payé l'impôt de guerre sur les profits commerciaux ou l'impôt de guerre sur le revenu. Le relevé suivant montre les impositions payées, dans la province du Nouveau-Brunswick, en vertu de la loi de 1916 de l'impôt de guerre sur les bénéfices commerciaux:

	Nombre d'impositions payées.	Montant payé.
Année fiscale 1917.....	48	\$198,488 99
“ “ 1918.....	52	221,592 42
“ “ 1919.....	55	409,737 26

Du 1er avril 1919 au
24 septembre 1919..... 42 174,414 85
Impôts sur le revenu de 1917. — Impositions payées, 947; montant perçu, \$198,838.08.

L'on prépare maintenant les impositions pour l'année solaire 1918 et on les jettera à la poste, le 31 octobre 1919, tel que prévu dans l'article 8, chapitre 55 des statuts de 1919.

DIVORCE JARRY.

MOTION POUR REMBOURSEMENT D'HONORAIRES.

L'honorable M. DOMVILLE demande:

Que les droits versés relativement à la requête de Gabriel Jarry, de la cité de Montréal, sollicitant un divorce de Marie Ernestine Brossard Jarry, de ladite cité, lui soient remboursés moins les frais de traduction et d'impression.

L'honorable M. TANNER: L'honorable sénateur s'oppose-t-il à ce que cette affaire soit référée au comité du divorce?

L'honorable M. DOMVILLE: Ce n'est pas l'habitude.

L'honorable M. TANNER: Je crois que le comité a étudié le sujet et il me semble que cette façon de procéder serait fort convenable dans n'importe quel cas.

L'honorable M. DOMVILLE: Comme je n'ai pas la paternité du bill, je ne m'y oppose pas.

L'honorable M. TANNER: Si l'honorable sénateur n'y voit pas d'inconvénient, je propose:

Que tous les mots après "Que", dans ladite motion, soient retranchés et remplacés par les suivants: "La demande de remboursement des honoraires versés pour présenter la pétition de Gabriel Jarry, de la cité de Montréal, en obtention d'une loi qui dissolva son mariage avec Marie Ernestine Brossard Jarry, soit référée en comité permanent des divorces".

Cette motion est adoptée telle que modifiée.

BILL DU TRAITE DE PAIX

Première lecture du bill 3, intitulé: "Loi pour mettre à exécution le Traité de paix conclu entre Sa Majesté et certaines autres puissances." — L'honorable sir James Lougheed.

BILL POUR LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

Première lecture du bill 11, intitulé: "Loi pour modifier la loi pour la protection des eaux navigables." — L'honorable sir James Lougheed.

AJOURNEMENT DU SENAT.

L'honorable M. DONNELLY: Comme la fin de la semaine est proche, et que le Sénat ne me semble pas avoir beaucoup de besoin, je suggérerais à l'honorable ministre dirigeant que l'ajournement d'aujourd'hui, s'étende jusqu'à mardi prochain. Si cette mesure ne nous dérange pas dans notre ouvrage, elle accommoderait un certain nombre de sénateurs.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai peur que mes honorables amis de la gauche s'y opposent.

L'honorable M. BOSTOCK: Jusqu'ici, on n'a formulé aucune objection de ce côté-ci de la Chambre.

Le Sénat s'ajourne à mardi, le 30 septembre, à 8 heures du soir.

SÉNAT.

Mardi, 30 septembre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

La séance est ouverte à huit heures du soir.

Prières et affaires de routine.

CONVENTIONS COMMERCIALES FRANCO-CANADIENNES.

INTERPELLATION.

L'honorable M. DANDURAND demande au Gouvernement:

Le gouvernement français a-t-il dénoncé les conventions commerciales franco-canadiennes de décembre 1907 et de janvier 1909?

Dans l'affirmative, quand ces conventions ont-elles pris fin?

Le gouvernement français a-t-il pris des mesures pour prolonger ces conventions, soit aux termes du traité ou autrement?

Le gouvernement canadien s'est-il déclaré consentant à prolonger ces conventions au delà des trois mois mentionnés dans cesdites conventions?

Quelles relations se trouvent actuellement à exister entre la France et le Canada au point de vue commercial?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED:

1. Oui.
2. A l'expiration d'un avis de trois mois donné par l'une ou l'autre des parties.
3. Le gouvernement français a révoqué tous ses traités de commerce, mais il a suggéré qu'ils demeurent en vigueur pour le présent, et soient assujettis à un avis de trois mois donné par l'une ou l'autre des parties.
4. Le gouvernement canadien a exprimé l'opinion que la clause des trois mois d'avis est absolument acceptable.
5. Les relations commerciales des deux pays demeurent les mêmes qu'avant le rappel du traité par la France.

RECETTES ET DEBOURS DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

INTERPELLATION.

L'honorable M. McSWEENEY demande au Gouvernement:

Quelles sont les recettes et quels sont les déboursés du chemin de fer dit Intercolonial pour l'exercice se terminant le 31 mars 1919?

Quelles sont les recettes et quels sont les déboursés du tronçon du Transcontinental de Winnipeg à Québec pour ce même exercice?

Quelles sont les recettes et quels sont les déboursés du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard pour l'exercice se terminant le 31 mars 1919?

Quelles sont les recettes et quels sont les déboursés du traversier "King-Edward" pour ce même exercice?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED:

1. Recettes, \$26,435,343.68; débours, \$28,239,506.69.
2. Recettes, \$7,283,488.19; débours, \$8,549,803.06.
3. Recettes, \$741,514.58; débours, \$1,596,049.91.
4. Les recettes et débours découlant du vapeur trainier "Prince Edward Island" ne

[L'hon. M. BOSTOCK].

sont pas tenus séparément, et sont inclus dans les recettes et débours du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

UNIONS NATIONALES DU TRAVAIL DANS QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'honorable M. L'ESPERANCE demande au Gouvernement:

(1) Le ministre du Travail sait-il que les Unions nationales de Québec comptent de trente à quarante mille membres?

(2) Le ministre du Travail sait-il que cette union est constituée en corporation et que l'association assume en conséquence la responsabilité de ses contrats?

(3) Le ministre du Travail est-il en faveur du principe de la constitution en corporation des associations d'ouvriers organisés?

(4) Sinon, quelles sont ses raisons contre la constitution en corporation de ces unions?

L'honorable G. D. ROBERTSON:

1. Les soi-disant unions nationales de Québec comptent soixante-trois succursales et un effectif de trente-et-un mille membres dans les centres suivants: Montréal, Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke, Saint-Hyacinthe, Hull, Chicoutimi, Thetford Mines, Lauzon, Lévis, Granby et Jonquières.

2. Je comprends que la question devrait dire "unions" au lieu de "union." La réponse est: Non. Deux seulement sont enregistrées sous l'empire de la Loi des unions ouvrières du Canada.

3 et 4. Ces deux questions étant affaire d'opinion et non de fait, ne sont pas opportunes, selon la coutume parlementaire.

Puis-je ajouter, pour expliquer ma réponse, qu'il y a quelques mois on a posé dans cette Chambre une question à laquelle je croyais avoir un peu longuement répondu, puisqu'elle exigeait l'expression d'un avis et une déclaration de fait. D'autres honorables sénateurs qui désiraient expliquer leur point de vue en l'espèce, en furent empêchés parce qu'il n'était pas séant de discuter une affaire sur simple interpellation. Je désire donc bien faire comprendre que je ne me refuse aucunement à dire mon avis en réponse à une interpellation, si les renseignements voulus sont demandés dans la forme ordinaire.

DIVORCE TUCK.

MOTION POUR REMBOURSEMENT DES HONORAIRES.

L'honorable M. BRADBURY propose:

Que les honoraires payés pour le bill Q2, "Loi pour faire droit à George Irvine Tuck", soient remboursés, moins les frais de traduction et d'impression.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Me sera-t-il permis de suggérer à mon honorable ami l'opportunité de déférer cette affaire au comité des divorces, afin de recevoir une recommandation de ce comité. Il est désirable de rendre la pratique uniforme. Nous l'avons adoptée après une motion proposée l'autre jour. J'ose croire que mon honorable ami pourra acquiescer à ceci.

L'honorable M. BRADBURY: Puis-je dire, si je suis dans mon droit, que je ne sais absolument rien de cette affaire, qui vient de m'être confiée. Je ne sais rien du mérite de la question; mais j'aimerais, si je le puis, faire savoir les raisons pour lesquelles la pétition demande le remboursement des honoraires:

Que l'obtention du divorce a coûté à votre requérant la somme de \$980.

Que votre requérant se propose de commencer un cours de quatre années à l'université, le ou vers le 30 septembre 1919.

Que votre requérant se trouve en embarras financier du fait des obligations encourues dans le divorce ci-dessus.

Ces raisons sont données dans la pétition qui m'a été confiée.

La motion est déferée au comité permanent des divorces.

EXPORTATION DES FERTILISANTS.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

L'honorable M. DOMVILLE propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant le poids et la valeur des exportations du Canada, durant les exercices de 1916, 1917, 1918, 1919, d'engrais mixtes, de sulfate d'ammoniaque, de nitrate de soude, de sels ammoniacaux, de phosphates, de scories, de superphosphates, de sels de potassium, de chlorure de potassium, de sulfate de potasse crue et d'éléments chimiques tels qu'il en entre dans la préparation d'engrais chimiques, ainsi que de scorie basique, provenant des provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Edouard, en spécifiant les exportations de chacune de ces provinces et leur destination d'après les registres de nos bureaux de douane.

La motion est agréée.

SUBVENTION POUR LES FRIGORIFIQUES DE BOETTE.

L'honorable M. McLEAN propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant:

(1) Le nombre des frigorifiques de boette de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard qui, de 1909 à 1919 inclusivement, (a) ont sollicité l'aide du Gouvernement; (b) ont obtenu l'aide du Gouvernement; (c) n'ont pu obtenir l'aide du Gouvernement.

(2) Le nom et l'adresse des personnes qui ont dans chaque cas demandé cette aide, et les raisons pour lesquelles l'aide a été refusée chaque fois qu'elle l'a été.

La motion est agréée.

LOI MODIFIANT LA LOI D'INTERPRETATION.

PREMIERE LECTURE.

Bill n° 4, "Loi modifiant la Loi d'interprétation."—L'hon. sir James Lougheed.

LOI DES ELECTIONS PARTIELLES FEDERALES.

PREMIERE LECTURE.

Bill n° 13, "Loi modifiant la Loi des élections partielles fédérales, 1919."—L'hon. sir James Lougheed.

LOI DE NATURALISATION.

PREMIERE LECTURE.

Bill n° 14, "Loi modifiant la Loi de naturalisation, 1919."—L'hon. sir James Lougheed.

LOI DU TRAITE DE PAIX.

MOTION POUR LA DEUXIEME LECTURE—REPRISE DU DEBAT.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du Bill n° 3, "Loi ayant pour objet de mettre en vigueur le Traité de paix entre Sa Majesté et certaines autres puissances."

Il dit: On se rappellera qu'une résolution fut soumise à la Chambre le 4 septembre, exprimant l'approbation, par notre corps, de la ratification du Traité. Comme j'avais en cette occasion pris la liberté de discuter plutôt à fond les différentes dispositions du Traité—et il ne m'est pas nécessaire d'y revenir—je me propose maintenant d'exposer brièvement la proposition, et de dire simplement qu'on remarquera dans le premier article—car le bill contient à proprement parler un seul article—qu'il est opportun de donner au Gouverneur en conseil le pouvoir de faire les nominations, d'établir les fonctions, d'adopter les arrêtés du conseil, et de faire les choses qui lui sembleront nécessaires pour donner vigueur à l'une quelconque des dispositions du Traité. Si les honorables sénateurs ont en main le Traité, ils y verront les dispositions les plus développées, à commencer, disons, à la page 139, traitant des dettes; à la page 146, article 4, des propriétés, droits et intérêts; à la page 152, article 5, des entreprises, prescriptions et jugements; à la page 160,

article 6, de l'établissement d'un tribunal mixte d'arbitrage, et autres dispositions élaborées traitant des multiples affaires qui découlent naturellement des négociations de paix.

Il est inutile d'indiquer aux honorables sénateurs que le dérangement survenu pendant le conflit mondial est sans précédent; il faut donc nécessairement qu'il y ait règlement non pas seulement chez les puissances alliées et associées, mais dans les pays ennemis aussi bien, quant aux relations entre les sujets allemands et les sujets des pays ennemis, et de même entre les sujets des pays alliés et associés. Ainsi, il sera nécessaire d'adjudger sur les nombreuses questions soulevées dans les divers pays des parties au Traité, et de les déterminer; il faudra fonder un tribunal mixte d'arbitrage pour entendre et juger les divergences quelconques qui pourront surgir; il faudra créer des maisons de compensation non seulement dans les pays alliés, mais aussi chez les ennemis, pour traiter de toutes les affaires touchant les intérêts financiers des sujets appartenant aux puissances engagées dans la guerre. Ceci peut mieux s'accomplir par arrêté du conseil que par un statut fixe, comme les honorables sénateurs le comprendront incessamment. Nous ne saurions prévoir actuellement la forme que prendront ces organismes. Il faudra les adapter de temps à autre aux circonstances et aux conditions étranges nées des multiples questions litigieuses qui seront nécessairement suscitées. Et quel que soit le pouvoir accordé, il lui faudra de l'élasticité, et non pas un caractère catégorique.

Le bill pourvoit aussi à la délégation de l'autorité voulue au Parlement, pour le paiement de tout déboursé encouru par la mise en vigueur du Traité; il prévoit que l'argent à cette fin doit être fourni par le Parlement.

L'honorable M. BELCOURT: De l'argent à voter, ou déjà voté?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il sera voté de temps en temps, selon les besoins. Il y aura, du chef de la Société des Nations, certaines dépenses à faire pour les différents pays qui sont parties au Protocole de la Société; et je ne doute pas que le Parlement n'ait à fournir des fonds pour l'application des diverses dispositions que je viens de signaler.

Tel est l'objectif du bill. En tant que j'ai, le 4 septembre courant, traité de son principe, je ne m'imposerai pas davantage à la Chambre, mais proposerai seulement la deuxième lecture du bill en question.

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami peut-il me donner le renseignement que je lui demandais l'autre jour: quelles sont les puissances alliées qui ont jusqu'ici signé le Traité?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le seul renseignement officiel que j'ai pu obtenir comporte que la Grand-Bretagne, l'Afrique-Sud et la Nouvelle-Zélande ont signé. Nous comptons chaque jour apprendre que l'Australie a fait de même, mais le gouvernement n'a pas encore été averti du fait.

L'honorable M. BELCOURT: Et quant à l'Italie?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ignore qu'on ait reçu avis officiel de la ratification du Traité par l'Italie.

L'honorable HEWITT BOSTOCK: Honorables messieurs, nous sommes présentement invités à étudier une proposition de loi ayant pour objet de compléter le Traité, que nous avons l'autre jour adopté par résolution. Je ne me propose pas de discuter le Traité même, car à mon avis ce sujet a été épuisé, et je ne ferais que répéter ce qui a été dit. Mais, avec la permission de la Chambre, je désire attirer l'attention sur certains documents qui ont été déposés devant le Parlement depuis l'ajournement, et qui, je le crois, ont une portée considérable sur la façon dont la question présentée a été pesée; ils montrent de plus pourquoi nous avons été invités à étudier cette question d'une manière que j'ai déjà qualifiée de hâtive et d'insuffisante, puisque les honorables sénateurs n'avaient eu copie du Traité que le 2 septembre seulement, et avaient été près de le ratifier, et l'avaient effectivement ratifié, le 4 septembre. Comme le Traité contenait quelque 440 articles, il était plutôt oiseux de demander aux honorables sénateurs d'étudier les différentes questions en jeu et d'exprimer leur avis sur elles en si peu de temps.

Je crois avoir fait observer que nous, de la gauche, ne jugions pas absolument nécessaire d'approuver le Traité; que le Parlement approuvait un traité en adoptant, comme on nous demande de le faire aujourd'hui, un bill proposant que le Gouvernement fasse certaines choses pour mettre en vigueur les conditions du traité: que la pratique qu'on nous invitait à suivre était tout à fait nouvelle dans notre Parlement, et que nous établissions un précédent.

Je crains d'être obligé de prendre un peu de temps de la Chambre par la lecture de la correspondance. Je crois, toutefois, que

cela importe, et j'ose espérer que les honorables sénateurs n'y poseront pas d'objection. Elle se lit comme suit:

Londres, 27 octobre 1918.

Télégramme du premier ministre du Royaume-Uni au premier ministre du Canada.

Sir Robert Borden,
Ottawa.

27 octobre 1918. Je crois que vous devriez vous tenir prêt à partir incessamment pour l'Europe, si les Allemands acceptent les termes de l'armistice que nous devons proposer après notre assemblée à Versailles cette semaine; car advenant ce cas, la Conférence de la Paix s'ouvrira probablement dans quelques semaines, et il faudra qu'elle soit précédée d'une conférence inter-alliée d'une importance au moins égale. Je crois qu'il serait important que vous fussiez ici pour prendre part aux délibérations, qui devront déterminer l'attitude des délégués britanniques dans ces conférences.

Lloyd George.

Télégramme du premier ministre du Canada au premier ministre du Royaume-Uni.

Ottawa, 29 octobre 1918.

Au très honorable

Lloyd George,

10 Downing street, Londres.

29 octobre. Il y a lieu de considérer sérieusement la représentation des dominions dans les négociations de paix. La presse et le peuple de notre pays croient admis que le Canada sera représenté à la Conférence de la paix. Je comprends les difficultés possibles quant à la représentation des dominions, mais j'espère que vous jugerez qu'une impression malheureuse serait sûrement créée, et même qu'un sentiment dangereux serait répandu, si ces difficultés n'étaient pas surmontées par quelque solution acceptable pour l'esprit national du peuple canadien. Nous avons discuté la question au conseil aujourd'hui, et j'ai constaté chez mes collègues une forte insistance, qui indique indubitablement l'opinion générale du pays. En un mot, ils sentent que des conditions nouvelles doivent être élayées par de nouveaux précédents. Je serais heureux de connaître votre opinion.

Borden.

Télégramme du premier ministre du Royaume-Uni au premier ministre du Canada.

Londres, 3 novembre 1919.

Sir Robert Borden,
Ottawa.

3 novembre. Votre télégramme m'a trouvé à Paris. Je comprends pleinement l'importance de la question que vous soulevez. Cela m'impressionne davantage quant à l'importance de votre venue immédiate en Europe, car il est virtuellement impossible de résoudre par correspondance les nombreux problèmes difficiles que la question suscite, et que vous saisissez pleinement. J'accorderais aussi grande valeur à vos avis sur plusieurs questions qui viennent maintenant à l'étude. J'espère sincèrement qu'il vous sera possible de partir immédiatement.

D. Lloyd George.

Je crois que cette date devrait être: "3 novembre 1918."

Télégramme du secrétaire d'Etat pour les colonies au Gouverneur général.

Londres, 4 juillet 1919.

On espère que le traité allemand sera ratifié par trois des principales puissances alliées et associées et par l'Allemagne avant la fin de juillet.

Milner.

Télégramme du Gouverneur général au secrétaire d'Etat pour les colonies.

Ottawa, 9 juillet 1919.

Ce qui suit, du premier ministre. Votre message du 4 juillet touchant la ratification du traité de paix avec l'Allemagne. Je suis lié par promesse de soumettre le traité au Parlement avant sa ratification au nom du Canada. Nulle copie du traité n'est encore arrivée, et le Parlement a été prorogé. Veuillez dire comment vous comptez accomplir la ratification au nom de tout l'empire avant la fin de juillet.

Télégramme du secrétaire d'Etat pour les colonies au Gouverneur général.

Londres, 23 juillet 1919.

Ce qui suit pour votre premier ministre. Commence: J'ai maintenant consulté le premier ministre et le cabinet touchant votre télégramme très secret du 9 juillet. Notre avis est qu'une ratification imminente, surtout maintenant que l'Allemagne a ratifié, est de la plus haute importance. Il n'y a rien dans la constitution britannique qui oblige le roi à obtenir le consentement du Parlement avant de ratifier un traité. Le roi peut, en parfaite convenance constitutionnelle, ratifier un traité sur conseil de ses ministres. Pour un traité d'une aussi vaste portée, et qui embrasse tout l'empire, le roi ne devrait certainement pas agir sur instance de tous ses conseillers constitutionnels, les ministres des dominions aussi bien que ceux du Royaume-Uni.

Je crois que cette expression "ne devrait pas" est une faute.

Mais en tant que les ministres des dominions ont participé aux négociations de paix et qu'ils ont aux côtés même des ministres du Royaume-Uni signé les préliminaires du traité, nous tenons que Sa Majesté, si elle ratifiait à l'heure présente le traité pour tout l'empire, aurait, en le ratifiant pour les dominions, la même justification constitutionnelle qu'elle a de le ratifier pour le Royaume-Uni. Le roi lierait tout l'empire par un seul acte, comme cela sied, mais cet acte représenterait le jugement pondéré de ses conseillers constitutionnels dans tous les états autonomes de l'empire, car cela serait simplement donner effet à un pacte international auquel ils auraient tous acquiescé. Nous comprenons en même temps la difficulté dans laquelle vous vous trouvez en raison de votre promesse au Parlement. Nous consentons, pour obvier à cette difficulté, à retarder la ratification aussi longtemps que nous le pourrons (nous l'effectuerions immédiatement si nous étions les seuls intéressés), afin de vous donner le temps de soumettre le traité à votre parlement. La question est de savoir combien de temps cela prendra. Ne pourriez-vous pas prochainement avoir une assemblée du Parlement pour la seule soumission du traité; et dans ce cas, dans quel délai pourrait-on espérer sa ratification? Il serait à notre avis impossible, sous peine des plus graves conséquences, de retarder la ratification jusqu'à la fin de l'automne.

Je communique avec les gouvernements de l'Afrique-Sud, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, et leur explique l'urgence, les priant de soumettre le traité à leurs Parlements sans retard, s'ils se jugent obligés de le faire avant de consentir à sa ratification. Finit.

(Signé): Milner.

Télégramme du Gouverneur général au secrétaire d'Etat pour les colonies.

Ottawa, 29 juillet 1919.

Ce qui suit, de mon premier ministre. Commence. Votre télégramme secret du 23 juillet a été soigneusement étudié par le cabinet, et il

nous semble exister un doute profond quant à savoir si la pratique constitutionnelle moderne permet au roi de ratifier sans l'assentiment préalable du Parlement. Nous croyons que conformément à la pratique et aux autorités récentes, cet assentiment devrait être obtenu dans le cas de traités qui imposeraient des fardeaux au peuple, ou entraîneraient un changement quelconque dans la loi du pays, ou exigeraient une action législative pour les rendre efficaces, ou affecteraient le libre exercice du pouvoir législatif ou les droits territoriaux.

Sur l'autre point, nous admettons pleinement que le roi, en ratifiant le traité, devrait agir sur instance de tous ses conseillers constitutionnels de l'empire entier seulement; mais nous ne comprenons pas clairement la suggestion voulant que dans le cas des dominions la signature des plénipotentiaires de ces dominions équivaille à un avis de ratifier. Jugez-vous que cela vaille dans le cas de la signature des plénipotentiaires du Royaume-Uni?

Nous nous proposons d'appeler une session extraordinaire le 4 septembre pour soumettre le traité au Parlement, et j'ai confiance de le pouvoir ratifier la semaine suivante. Veuillez câbler pour nous dire si c'est là votre avis.

Télégramme du Gouverneur général au secrétaire d'Etat pour les colonies.

Ottawa, 1er août 1919.

Ce qui suit, de mon premier ministre. Commence. Comme il nous faut donner trente jours d'avis pour convoquer le Parlement, j'espère avoir réponse immédiate à mon télégramme du 29 juillet touchant la ratification du traité de paix.

Télégramme du secrétaire d'Etat pour les colonies au Gouverneur général.

Convocation du Parlement. Je vous conseille fortement de donner immédiatement l'avis de convocation du Parlement, vu la pression forte que Paris exerce sur nous pour ratifier le traité le plus tôt possible. Il est impossible de promettre que nous pourrions déferer la ratification jusqu'au 11 septembre. Mais je ferai sûrement mon possible, et j'ai bonne confiance que l'argument en faveur de ce délai serait irrésistible si nous pouvions compter sur l'approbation du Canada pour cette date.

(Signé) : Milner.

Télégramme du Gouverneur général au secrétaire d'Etat pour les colonies.

Le message suivant du premier ministre est pour vous.

Votre message m'est arrivé hier après-midi, et ce matin, le Parlement a été convoqué pour le lundi, 1er septembre. Je ne saurais insister trop fortement sur les graves résultats qui suivraient sûrement la ratification avant que le Parlement canadien n'eût eu le temps d'étudier le traité.

Télégramme du secrétaire d'Etat pour les colonies au Gouverneur général.

Urgent.

Re: votre message chiffré du 4 août. Le gouvernement de l'Union sud-africaine a convoqué une session spéciale du Parlement pour considérer le traité de paix avec l'Allemagne. Il est d'avis qu'il serait très désirable d'assurer l'uniformité dans le traitement de cette question, et m'a demandé de soumettre des suggestions sur la forme dans laquelle le traité de paix devrait recevoir l'approbation parlementaire dans les dominions, c'est-à-dire une motion devrait-elle être soumise au Parlement à cette fin, ou l'ap-

L'hon. HEWITT BOSTOCK.

probation devrait-elle prendre la forme d'un bill selon les principes de celui soumis au Parlement ici? J'ai répondu à l'effet que la question est, naturellement, du ressort de la décision locale, mais que le meilleur cours, à mon sens, serait d'obtenir l'approbation du traité par résolution des deux Chambres, et que si, comme il est probable, une législation selon les principes du bill britannique était exigée pour donner effet au traité, elle pourrait suivre plus tard.

Le bill britannique, il est important d'en tenir compte, n'est pas un bill pour ratifier le traité, mais pour donner pouvoir au gouvernement de prendre les mesures nécessaires à l'application des dispositions du traité qui réclament une autorité législative.

Paris nous presse beaucoup de ratifier le plus tôt possible, et la ratification par la France est attendue vers le 2 ou le 3 septembre.

Je vous serai reconnaissant de me dire si cette procédure doit être adoptée par votre gouvernement. Mes raisons de suggérer une résolution des deux Chambres est que cette procédure permettrait la ratification sans les délais qui pourraient découler de l'obtention du pouvoir parlementaire pour l'exécution du traité. Si, comme je l'espère, on adopte la procédure par voie de résolution, — je supposerai que sur reçu d'un câblogramme disant qu'une semblable résolution a été adoptée, il n'y aura aucune objection à ce que le roi ratifie immédiatement.

(Signé) : Milner.

Télégramme du Gouverneur général au secrétaire d'Etat pour les colonies.

Ottawa, 23 août 1919.

Votre télégramme du 12 août touchant l'approbation parlementaire du traité de paix avec l'Allemagne. Le gouvernement canadien se propose de procéder par voie d'une résolution des deux Chambres afin d'expédier la question. La législation donnant vigueur au traité viendra plus tard.

Télégramme du Gouverneur général au secrétaire d'Etat pour les colonies.

Très urgent.

Arrêté du conseil suivant approuvé aujourd'hui :

Considérant qu'à Versailles, le 28e jour de juin mil neuf cent dix-neuf, un traité de paix (y compris le protocole annexé) entre les puissances alliées et associées et l'Allemagne, a été conclu et signé au nom de Sa Majesté, pour le Dominion du Canada et en son nom, par les plénipotentiaires dûment autorisés à ces fins par Sa Majesté, sur avis et recommandation du gouvernement du Dominion du Canada;

Et considérant que le Sénat et la Chambre des communes du Canada ont par résolution approuvé ledit traité de paix;

Et considérant qu'il est expédient que ledit traité de paix soit ratifié par Sa Majesté le roi pour le Dominion du Canada et en son nom;

Qu'il plaise en conséquence au Gouverneur général en conseil, sur recommandation du secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, d'ordonner, et il ordonne par les présentes, que Sa Majesté le roi soit humblement amené à approuver, accepter, confirmer et ratifier ledit traité de paix pour le Dominion du Canada et en son nom. Finit.

(Signé) : Devonshire.

Télégramme du secrétaire d'Etat pour les colonies au Gouverneur général.

Londres, 19 septembre 1919.

Très satisfait de savoir que le traité de paix avec l'Allemagne a été approuvé par le Parle-

ment canadien. Vu le cours des choses et les retards imprévus de la part d'autres puissances, l'empire britannique sera probablement en posture de ratifier aussitôt que toutes autres deux puissances alliées et associées. Les parlements de l'Union sud-africaine et de la Nouvelle-Zélande ont aussi approuvé, et j'espère recevoir bientôt un télégramme annonçant que le parlement australien a approuvé.

(Signé): Milner.

C'est là toute la correspondance au dossier. J'ai cru que c'était assez intéressant et que la Chambre ne penserait probablement pas que j'avais donné trop de temps à cette lecture. Cela indique que nous (la gauche) avons raison de prétendre, lorsqu'on nous demandait d'approuver tout d'abord la résolution, que la chose n'était pas absolument nécessaire, puisque le Canada avait des plénipotentiaires à Paris lors de la signature du Traité; qu'il n'était pas vraiment nécessaire, non plus, en vertu de la coutume suivie jusqu'alors en Angleterre, que le Traité fût formellement approuvé par notre Parlement. Mais apparemment, d'après la correspondance soumise, on avait convenu entre le gouvernement du Canada et celui de la Grande-Bretagne que ce mode d'approuver le Traité devait être suivi; et en agissant ainsi nous avons établi un précédent nouveau dans les affaires constitutionnelles de cette nature.

Quant au bill même, les honorables sénateurs qui l'ont lu remarqueront qu'on nous a demandé d'approuver, dans une loi, l'adoption d'arrêtés du Conseil par le Gouverneur en conseil. Nous avons eu une quantité formidable de législation par arrêtés du conseil pendant la guerre, et nous avons espéré qu'une fois la guerre finie ce genre de législation serait en grande partie abandonné; mais le bill présent nous demande de donner au Gouvernement le pouvoir de traiter, par arrêtés, de différentes questions relevant ou découlant du Traité. Si je comprends bien le bill, il donne pouvoir au Gouvernement de nommer par arrêtés du conseil ses représentants dans l'assemblée de la Société des nations.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce n'est pas là l'intention.

L'honorable M. BOSTOCK: Je crois que le ministre de la Justice a dit ailleurs que cela pouvait se faire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois que sa déclaration comportait que l'intention n'était pas, en rédigeant le bill, de faire exercer le pouvoir dans ce sens.

L'honorable M. BOSTOCK: Je voulais faire comprendre que la chose peut se faire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Certainement. Je suppose qu'on pourrait le faire même sans cela.

L'honorable M. BOSTOCK: Le Gouvernement n'a peut-être pas l'intention de le faire, mais si je comprends bien l'article, le Gouvernement en aurait le droit s'il le désirait.

Je crois que cela permettrait aussi au Gouvernement de nommer les représentants, auxquels il est pourvu dans les clauses du Traité qui touchent à la situation ouvrière. L'article 388 déclare:

L'organisation permanente comprendra:

1. Une conférence générale des représentants des membres;
2. Un bureau international du travail sous la direction du conseil d'administration prévu à l'article 393.

Puis l'article 389 dit:

La conférence générale des représentants des membres tiendra des sessions chaque fois que besoin sera et, au moins une fois par an. Elle sera composée de quatre représentants de chacun des membres, dont deux seront les délégués du Gouvernement, et dont les deux autres représenteront respectivement d'une part, les employeurs, d'autre part les travailleurs ressortissant à chacun des membres.

Je crois que les honorables sénateurs venant, en consultant ceci, que ces membres peuvent aussi être nommés par arrêté du conseil en vertu du bill tel qu'il est actuellement rédigé.

Puis, j'attirerai l'attention sur ceci, que dans le premier paragraphe de l'article 1, il n'est pas dit que ces arrêtés du conseil seront soumis au Parlement. Le deuxième paragraphe comporte:

(2) Tout arrêté du conseil décrété sous le régime de la présente loi peut statuer sur l'imposition, par voie sommaire ou autrement, des peines qui se rattachent aux infractions aux dispositions dudit traité, et il doit être déposé devant le Parlement le plus tôt que faire se peut après qu'il est décrété, et avoir effet comme s'il était édicté en la présente loi; mais il peut être changé ou révoqué par un arrêté du conseil subséquent.

L'intention est apparemment que ces arrêtés du conseil seront déposés devant le Parlement aussitôt qu'ils auront été faits; mais les arrêtés prévus dans le premier paragraphe de cet article ne devraient pas nécessairement, en apparence, être déposés sous l'empire de la Loi, et je croirais désirable qu'il fût après tout entendu que dans chaque cas les arrêtés du conseil devraient être déposés devant le Parlement le plus tôt possible après leur adoption, de façon que le Parlement pût au moins prendre connaissance de ce qui aurait été fait par le Gouvernement sur ces questions.

Nous pouvons fort bien comprendre que pour exécuter les termes du Traité il devienne nécessaire de pourvoir de cette façon à ce que le Gouvernement fasse les nominations et d'autres choses par arrêté du conseil; mais j'exprimerais l'espoir que ce pouvoir de légiférer par arrêté du conseil pût être le plus possible limité.

Je n'ai pas l'intention de retenir plus longtemps la Chambre sur ce point. Les autres aspects qui s'offrent à nous pourront mieux être discutés lorsque le Bill atteindra le stage du comité. Mais je crois qu'on peut à bon droit soutenir que nous avons été, dans l'étude de la question, plus expéditifs que presque tous les autres pays qui ont été intéressés dans la rédaction du Traité. Nos voisins du Midi discutent encore, et autant que nous pouvons en juger de loin, ils n'en sont venus à aucune conclusion quant à la conduite qu'ils tiendront au sujet du Traité. En France même, où le peuple est de beaucoup plus intéressé que nous ne le sommes nous-mêmes aux résultats immédiats du Traité, on l'a très longuement discuté, et d'après ce qu'on voit dans les journaux, il faudra encore beaucoup plus de temps avant que le pays soit en posture de ratifier le Traité. Je crois donc que nous nous sommes hâtés, et que l'honorable leader du Gouvernement au Sénat aurait pu en l'espèce nous accorder un peu plus de temps avant de nous demander d'approuver tout d'abord le Traité par une résolution.

L'honorable M. DAVID: L'honorable leader de la Chambre aura-t-il l'obligeance de nous dire quelle interprétation il accorde à ce paragraphe 2:

(2) Tout arrêté en conseil décrété sous le régime de la présente loi peut statuer sur l'imposition par voie sommaire, ou d'autre façon, des peines qui se rattachent aux infractions aux dispositions dudit traité, et doit être déposé devant le Parlement le plus tôt que faire se peut après qu'il est décrété, et avoir effet comme s'il était édicté en la présente loi, mais il peut être changé ou révoqué par un arrêté en conseil subséquent.

Cette dernière partie du paragraphe signifie-t-elle qu'un arrêté quelconque du Conseil peut être modifié ou révoqué sans consultation du Parlement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je le croirais.

L'honorable M. ROCHE: Honorables messieurs, j'ai lu le bill qui nous a été soumis. Sa rédaction est très simple; elle énonce une forte somme de responsabilité, sa portée est vaste sous l'apparence de réserves explicites et claires. J'en ai ce soir

L'hon. M. BOSTOCK.

entendu l'explication, donnée par l'honorable leader du Gouvernement. Il a, très sagement, à mon avis, évoqué le discours qu'il avait fait sur présentation de la résolution, et cela lui a fourni son préambule.

Je veux savoir où nous en sommes. S'il faut en croire la correspondance qui vient d'être lue, il est clair que le Canada, comme la tombe de Mahomet, se trouve entre ciel et terre. Un monsieur très haut placé dans les conseils du Canada nous a annoncé que nous étions une nation, et que nous possédions les attributs d'une nation. Or, nous savons que nous avons été un domaine de la couronne britannique, que notre statut a été assuré par l'Acte constitutif, que nous avons ici un gouverneur général représentant Sa Majesté, et que toutes nos lois sont subordonnées à la surveillance du gouvernement britannique. Nous étions donc une dépendance, et je voudrais savoir en vertu de quelle loi, de quelle déclaration ou sanction publique nous avons été métamorphosés en nation. Il est vain de pérorer sur les exploits de nos gars devant l'ennemi, exploits qui nous donneraient droit au titre de nation et à de nombreuses autres considérations qui ont été avancées. Mais quel est le fait brutal? Que sommes-nous, ici? Sommes-nous ici comme nation indépendante du Canada ou comme dépendance de la couronne britannique? Si d'une part nous sommes encore, comme on le dit, attachés par les ficelles directrices de Downing Street, et si nous nous réjouissons d'être sujets de Sa Majesté le roi George; et si d'autre part nous sommes une nation dépendante, nous devrions le savoir, et nous voulons le savoir.

Je n'ai jamais songé pour ma part, et je ne suis pas préparé à discuter quelle serait la condition meilleure: devrions-nous être une dépendance de la couronne, ou bien une nation indépendante? Je n'y ai pas pensé, et je n'ai pas non plus entendu qu'on discutait cela. Mais voici ce que je sais: si la guerre n'avait pas eu lieu, si le Canada avait eu vingt années de progrès paisible, il serait devenu une nation aux côtés de la nation britannique, il aurait été son meilleur allié, un allié dont tous les cœurs auraient été unifiés—il fût devenu un rempart et une défense pour la grande nation britannique, à laquelle nous appartenons. J'ignore pourquoi l'on a désiré ce changement. Je n'en ai jamais entendu l'expression dans les milieux officiels. Je n'ai jamais vu que notre peuple fût déloyal ou mécontent de ses relations avec la couronne britannique, qu'il réclamât contre Downing Street ou contre les ficelles directrices, ou toute autre chose

du genre. Voici de la grande nouveauté, et il me semble que ceux qui autrefois étaient si inquiets de déployer le drapeau britannique et de le brandir, sont précisément ceux qui maintenant cherchent l'indépendance et désirent jeter au rancart ce même drapeau britannique. C'est du moins ce que je constate.

Ce conseil de la Société des nations est établi pour suggérer aux diverses puissances—et nous devons apparemment être l'une d'elles—quels armements, combien de soldats, combien de flottes, et combien d'argent il faudra fournir. Il semble toujours que cela revienne à la question: Combien d'argent verserons-nous dans la caisse commune? Le bill pourvoit à un grandiose panorama de fonctionnaires et de négociations, d'institutions bancaires, de maisons de compensations et d'ambassades, j'ose dire, et de tout l'attirail d'une nation; d'autre part, tout cela doit être fait par l'entremise du Gouverneur général et du gouvernement britannique. De quel côté sommes-nous? Ce conseil de la Société des nations devrait posséder le pouvoir de traduire certaines puissances pour l'exécution des mandats du Conseil, mais il ne semble pas le posséder, il n'a qu'un pouvoir de recommandation. Je tiens pour admis que le Conseil est le pouvoir central, qu'il devrait être autorisé à contraindre les divers gouvernements et nations, qui sont membres de la Société, à convoquer ces forces pour l'exécution des mandats du Conseil, lequel est le porte-parole des puissances en général et en coalition. Mais c'est évidemment là un lien de sable. Le Conseil a pouvoir de recommander et de suggérer, et c'est tout. A moins d'un vote unanime dans l'assemblée où le Conseil fait ses recommandations, rien ne peut être accompli, rien n'en peut sortir.

Les grandes puissances n'ont pas complètement désarmé. A son choix, chaque nation peut retenir autant de troupes de terre et de mer qu'elle le juge nécessaire. Certaines divisions des armées ont été licenciées, mais de forts effectifs ont été maintenus par toutes les grandes nations. Et d'autre part plusieurs peuples sont encore en guerre. La paix n'a pas encore été effectivement atteinte. Apparemment, l'Europe entière reste convulsée, et seules les dépendances du gouvernement britannique ont signé le traité. En apparence d'autres nations se sont tenues à l'écart. Il me revient qu'un grand nombre de gens bien pensants croient que la Société des nations ne se réalisera jamais, parce que les objectifs des nations diffèrent entre eux, et que chacune des puissances désire le triomphe de

ses propres objectifs. Je crois que c'est pour cela que des puissances comme la France, les Etats-Unis et l'Italie,—nous laissons l'Allemagne et la Russie hors de question—n'ont pas signé et ne sont pas obligés aux conditions du traité. Chacune veut exécuter ses propres desseins d'agrandissement. Il est vrai qu'une force nombreuse doit être établie, et que les nations fourniront des soldats et des marins, et tout ce qui est nécessaire, puis, qu'elles tenteront de contraindre les puissances inférieures, en s'abstenant de faire avec elles des conventions de commerce, et en faisant agir toutes ces forces et ces obligations en dehors de la guerre proprement dite. Mais signer le traité et s'y lier? elles ne l'ont pas fait.

Voilà un aspect de la question. Si les décisions de ce Conseil n'ont aucune force impérative, voyez les responsabilités que nous encourons par ce traité. Nous serons obligés de prendre part à toutes les guerres de l'Europe, du monde entier, et forcés de contribuer aux dépenses de ces guerres. Tant que durera le traité, nous serons tenus de contribuer au delà de nos ressources au maintien des projets d'expansion de quelques-unes des puissances. Il est vrai que la Grande-Bretagne a signé, et nous de la gauche avons soutenu que cela seul suffisait. Il est maintenant prouvé que cette attitude était logique, et j'espère que le Canada, dans ses relations avec la nation britannique, gardera la même posture qu'aujourd'hui, que nous aurons un gouverneur général, que nous conserverons le roi George sur le trône, et que nous demeurerons de bons et loyaux sujets britanniques.

L'honorable W. B. ROSS: Honorables messieurs, je désire porter à votre attention un aspect ou deux du présent bill, ou plutôt une chose qui ne s'y trouve pas et que je voudrais bien y voir. Le titre du bill est: "Loi ayant pour objet de mettre en vigueur le traité de paix entre Sa Majesté et certaines autres puissances."

Du moins en principe, la Grande-Bretagne est en guerre avec l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Turquie et la Bulgarie. Je supposais que le bill pourvoit à la mise en vigueur du traité de paix déjà signé par l'Allemagne, et de l'autre, signé par l'Autriche-Hongrie, et qu'il verrait à l'exécution de tout autre traité qui pourrait être signé par la Grande-Bretagne et la Turquie et la Bulgarie. Sur examen du bill, je constate qu'il est seulement question du traité entre les puissances alliées et associées d'une part, et l'Allemagne de l'autre.

Je comprends que c'est là le traité signé à Versailles le 28 juin 1919, et que le traité avec l'Autriche est postérieur. S'il est sage d'avoir un bill pour traiter avec l'Allemagne, je crois qu'il serait de bon esprit législatif d'étendre sa portée, et de pourvoir que le Gouverneur en conseil pourra statuer sur le traité avec l'Autriche-Hongrie et les autres traités qui attendent d'être signés.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous ignorons ce qu'ils sont.

L'honorable W. B. ROSS: On ne voulait peut-être pas—c'est possible—que le parlement du Canada eût quelque chose à dire au sujet des traités avec ces autres puissances. J'aimerais dans ce cas le savoir, et je suggérerais que le titre convenable du bill fût: "Loi pour mettre en vigueur un traité de paix entre Sa Majesté et les puissances alliées d'une part, et l'Allemagne de l'autre."

Puis, l'article 2 du bill dit:

La présente loi peut être citée sous le titre: Loi du traité de paix, 1919.

Cela est bien si nous devons nous en tenir au traité avec l'Allemagne seulement. A mon avis, le titre du bill devrait être changé, ou il faudrait remplacer les mots "certaines autres puissances" par l'"Allemagne", ou bien le bill devrait être élargi pour permettre au Gouverneur en conseil d'adopter des arrêtés du conseil traitant avec toutes les puissances.

Je crois que la chose la plus importante de l'heure actuelle est de laisser savoir au peuple du pays que la guerre est finie. Comme chacun le sait, la guerre a renversé la constitution du Canada. Dans l'exercice de son pouvoir pour la défense, le parlement du Canada s'est lancé sans bride à travers chaque constitution provinciale du Dominion. Il est possible que le Parlement puisse faire savoir au peuple canadien quand la guerre finit, et quand les droits des provinces reprennent leur pleine vigueur d'avant-guerre.

L'honorable M. DOMVILLE: Et quand la prochaine doit commencer.

L'honorable W. B. ROSS: La prochaine guerre?

L'honorable M. DOMVILLE: Certes.

L'honorable W. B. ROSS: Nous aurons indubitablement une guerre lorsque l'honorable sénateur se lancera.

Les honorables sénateurs verront que le parlement britannique, dans sa session dernière, a adopté une "Loi à l'effet de pourvoir à la détermination de la date à la-

L'hon. M. ROSS (Middleton).

quelle doit finir la guerre actuelle, et à d'autres fins connexes." L'étrangeté de la chose est que le roi en conseil peut déclarer quand la guerre est finie, et que la date ainsi fixée est autant que possible la date de l'échange ou du dépôt des ratifications du ou des traités de paix. Puis cette loi pourvoit que Sa Majesté en conseil peut aussi déclarer quelle date est censée être la date de la fin de la guerre entre Sa Majesté et un état quelconque.

Nous sommes en posture étrange. Il se passe à peine trois ans sans que la Grande-Bretagne soit en guerre quelque part. Elle peut déclarer la guerre à l'Afghanistan, ou à quelques tribus montagnardes de l'Inde septentrionale, ou encore en Afrique. Nous n'avons jamais jugé que notre constitution se trouvait dans le creuset, mais elle y demeurerait si les pouvoirs donnés au parlement fédéral pour la défense du pays pouvaient être invoqués chaque fois que la Grande-Bretagne est en guerre. En tant qu'il s'agit de la défense de notre pays, je crois que le temps n'est plus, où nous pouvions exercer ce que nous pourrions appeler les pouvoirs autocratiques que le parlement canadien a exercés quant aux droits provinciaux pendant les quatre ou cinq dernières années. Il y peut exister sur ce point quelque doute tant qu'il n'y a pas un arrêté formel du conseil au sujet de la guerre entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Je crois, cependant, qu'il vaudrait mieux pour le peuple du pays qu'il entrât plus de choses dans le bill actuel, ou qu'un autre bill fût présenté, déclarant que la guerre est finie. Sous ce rapport, le présent bill me déconcerte. Peut-être le leader du Gouvernement peut nous dire si c'est l'intention du Gouvernement de soumettre une autre proposition législative qui règle la question.

L'honorable M. BELCOURT: Je crois que le conseil de mon honorable ami est tout à fait inutile, du moins quant à l'opinion de la gauche. Nous avons soutenu que la ratification du Traité par le Canada était absolument intempestive, que la ratification de ce traité par le parlement de Westminster constituait une ratification pour les îles britanniques et pour les dominions. Si cela est vrai—et il me semble que la correspondance lue par le chef de l'opposition ce soir le prouve suffisamment—le parlement de Westminster dira quand la guerre finit; et il le dira non seulement pour les îles britanniques, mais aussi bien pour tous les domaines britanniques. Si la suggestion de mon honorable ami était acceptée, nous nous trouverions dans cette anomalie

étrange de dire que la guerre est finie, alors que la Grande-Bretagne dirait que la fin doit venir à une autre date. Laquelle de ces dates serait exacte? Une seule réponse est possible. Je ne veux pas parler durement, mais notre décision serait absolument sans valeur; nous dirions que la guerre est finie, et cela ne signifierait rien du tout.

L'honorable M. DANDURAND: Honorable messieurs, nous avons discuté la date de la fin de la guerre. Nous pourrions peut-être dire "des guerres" au lieu de "la guerre;" car si je ne m'abuse, le Canada a déclaré la guerre à l'Autriche lorsque la Grande-Bretagne a déclaré la guerre au même pays, et je crois que le Canada, par arrêté du Conseil, a déclaré l'état de guerre contre la Bulgarie et la Turquie. Le leader du gouvernement me dira si je me trompe. Mon souvenir veut que nous ayons suivi le sillage de la Grande-Bretagne et que nous ayons déclaré la guerre lorsque la Grande-Bretagne l'a déclarée.

L'honorable M. CASGRAIN: Non, nous ne l'avons jamais fait.

L'honorable M. DANDURAND: Bien, nous avons déclaré l'état de guerre.

L'honorable M. BELCOURT: Pas du tout, le gouvernement impérial l'a fait pour nous.

L'honorable M. DANDURAND: C'est vrai, mais je crois que le gouvernement du Canada a déclaré l'état de guerre contre l'Allemagne et les autres nations.

L'honorable M. CASGRAIN: Comment le pouvait-il?

L'honorable M. DANDURAND: Mais nous l'avons fait. Naturellement, c'est une question de fait. Je crois qu'en consultant la "Gazette du Canada. . ."

L'honorable M. BELCOURT. . . Nous n'avions pas encore découvert que nous étions une nation.

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons vraiment déclaré l'existence d'un état de guerre.

Revenant à la question soulevée par mon honorable ami d'Ottawa (l'hon. M. Belcourt) et mon honorable ami de la Colombie britannique (l'hon. M. Bostock) sur la nécessité pour le Canada de ratifier le Traité de paix, il semble y avoir eu à Londres une opinion nettement définie que la ratification par le Canada n'était absolument inutile, puisque dans le câblogramme de lord Milner (23 juillet), je trouve ce qui suit:

Nous comprenons en même temps la difficulté dans laquelle vous vous trouvez en raison de votre promesse au Parlement. Nous consentons, pour obvier à cette difficulté, à retarder la ratification (que nous effectuerions immédiatement si nous étions les seuls intéressés) aussi longtemps que nous le pourrions afin de vous donner le temps de soumettre le traité à votre Parlement.

Puis, dans son télégramme d'août dernier, lord Milner disait:

Je vous conseille fortement de donner immédiatement l'avis de convocation au Parlement, vu la pression forte que Paris exerce sur nous pour nous faire ratifier le traité le plus tôt possible. Il est impossible de promettre que nous pourrions déferer la ratification jusqu'au 11 septembre.

Apparemment le cabinet britannique notifiait au cabinet canadien que si ce dernier se proposait de convoquer le Parlement pour ratifier le Traité, il lui fallait se hâter, car autrement l'Angleterre le ratifierait toute seule.

L'honorable sénateur de Halifax (l'hon. M. Roche) dit que notre constitution a reçu une entorse violente pendant les années de guerre. Si nous acceptons les déclarations de certains ministres du cabinet, il semblerait que notre constitution a été officiellement et régulièrement modifiée, il ne faut pas oublier que la constitution britannique est non-écrite et peut être modifiée selon des précédents admis; mais la nôtre est écrite, et même si nous faisons aujourd'hui des choses que nous ne faisons pas hier, nul précédent n'est établi quant à nos droits et devoirs, et nous restons où nous en étions avant la guerre, avec la constitution de 1867.

Le câblogramme envoyé par lord Milner, le 23 juillet, soulève la question du droit accordé au souverain de signer le traité sans l'avis et le consentement du Parlement. Le noble lord croit admis que ce droit existe toujours en son entier; mais il change plutôt les conditions dans lesquelles les traités sont signés. Par le passé, le roi seul avait droit de lier son pays par la signature d'un traité de paix. Plus tard, ce droit fut tempéré par la demande d'un conseil au Cabinet. Lord Milner dit:

Il n'y a rien dans la constitution britannique qui oblige le roi à obtenir le consentement du Parlement avant de ratifier un traité. Le roi peut, en parfaite convenance constitutionnelle, ratifier un traité sur conseil de ses ministres.

Il fut un temps où le roi n'avait pas besoin du conseil de ses ministres. Lord Milner soutient maintenant que le roi peut signer sur conseil de ses ministres. Qu'est-ce que cela signifie, dans notre langage actuel? Cela veut dire que le roi ne peut plus

signer un traité de sa propre volonté, mais qu'il peut le faire sur conseil de son cabinet. Cela signifie en d'autres termes que seul le premier ministre de la Grande-Bretagne a le plein pouvoir de conseiller ou non au roi de signer. Si nous en sommes arrivés au moment où ce pouvoir incombe au cabinet britannique, le parlement britannique ne devrait-il pas alors exiger le plein contrôle et le dernier mot dans la signature et la ratification des traités. Car, après tout, qu'est le cabinet, sinon un comité exécutif du Parlement? Il me semble curieux que lord Milner, en plein vingtième siècle, puisse attribuer au cabinet le droit de lier le pays entier à un traité de paix sans soumettre ce dernier au Parlement, et il est très amusant de voir combien lentement le Parlement exerce son pouvoir plénier de diriger les affaires du pays, surtout dans leur caractère primordial—la signature du traité de paix. Le bill soumis au parlement britannique est semblable à celui qui nous est aujourd'hui présenté. Il comporte la seule ratification, et ne lui imprime pas le sceau d'une reconnaissance officielle. Comme question de fait, nous savons fort bien que lorsqu'un cabinet consent à signer un traité, il est sous-entendu qu'il possède la confiance du Parlement, et que le Parlement sanctionne la signature apposée par les ministres du cabinet.

J'ai cru bon de faire ces observations, parce que nous sommes portés à oublier que le pouvoir appartient au Parlement et non pas au cabinet. L'honorable sénateur de Halifax (l'hon. M. Roche) a bien raison de dire que nous avons traversé une époque virtuellement révolutionnaire quant à la constitution, dans notre législation de guerre par arrêts du conseil.

L'honorable M. BELCOURT: Une époque réactionnaire.

L'honorable M. DANDURAND: Une époque réactionnaire et révolutionnaire. L'heure a sonné—elle aurait dû sonner plus tôt—ou nous devons revenir aux conditions normales, et respecter la lettre et l'esprit de notre constitution, en retournant le plus souvent possible à la source de tout pouvoir, pour les décisions et les actes importants—le Parlement du Canada.

Le débat est remis sur proposition de l'honorable M. Casgrain.

BILL POUR LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill n° 11.

L'hon. M. DANDURAND.

“Loi modifiant la loi de la protection des eaux navigables.”

Il dit: Honorables messieurs, nous avons en 1918 modifié la loi de la protection des eaux navigables, mais on a constaté, dans l'application de la modification adoptée à cette époque, qu'il n'existait aucune disposition pour l'enlèvement des obstructions dans les eaux navigables, sans l'autorité du ministère. Il est donc désirable de modifier de nouveau la loi, de la façon indiquée, et au moyen du bill que voici. On propose de donner au Gouvernement le droit d'enlever toute structure qui entrave la navigation ou qui a été érigée sans le consentement du Gouvernement. Il est presque entendu que le Gouvernement aurait de fait ce droit, mais je ne discuterai pas cet aspect qui comporterait peut-être des points subtils de jurisprudence. Il est toutefois opportun que le Parlement fasse une déclaration expresse par laquelle il autorise le Gouvernement à enlever les obstacles de la nature susdite.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami voudra-t-il nous dire quel est le cas ou les cas concrets qui ont amené le Gouvernement à soumettre la proposition présente? Il me semble que le bill soit destiné à remédier à quelque cas précis que la modification antérieure ne prévoyait pas. J'aimerais fort connaître la raison qui rend le présent bill nécessaire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne suis au courant d'aucun cas particulier. En parcourant les débats des Communes, je vois que la question a été soumise au ministre des Travaux publics, et je crois qu'il a dit dans sa réponse ne connaître aucun cas où il faudrait appliquer la modification proposée, mais qu'il était opportun de modifier la loi générale de façon à donner l'autorité voulue au ministère des Travaux publics.

L'honorable M. BELCOURT: Il est possible que je n'aie pas bien compris mon honorable ami, ou que mon esprit ne soit pas aussi lucide qu'il le devrait être, mais je ne conçois pas bien pourquoi mon honorable ami croit désirable de faire adopter le bill actuel. Je confesse ne pas en voir la raison, et j'espère que nous aurons une explication avant l'adoption de la mesure soumise.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si je comprends bien, mon honorable ami me demande un cas précis.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami m'a dit qu'il ne pouvait m'en

citer un seul; je ne demande donc pas cela, mais je cherche plutôt une explication plus claire du bill. J'ignore ce qu'il veut dire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Comme mon honorable ami le verra dans le dernier article du bill, il s'agit d'une autorisation expresse donnée au Gouverneur en conseil pour l'enlèvement de cette obstruction érigée dans les eaux navigables sans le consentement du Gouvernement.

L'honorable M. BELCOURT: Je crains que cet article ne signifie le contraire de ce que mon honorable ami comprend: "Ouvrages approuvés qui ne sont pas censés des obstructions à la navigation, ni susceptibles d'enlèvement, etc."—je crois que c'est là tout le contraire de ce que mon honorable ami nous a dit.

L'honorable M. WATSON: Cela les légalise.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'interprétation de cet article comporte, à mon sens, que lorsque l'autorisation a été obtenue pour l'installation d'un ouvrage dans ou sur une eau navigable, même s'il entrave la navigation, est dûment installé et ne peut être supprimé parce qu'il entrave la navigation dans le cours d'eau.

L'honorable M. BELCOURT: Cela ne ressortirait-il pas de l'ancienne loi? Est-il nécessaire d'y pourvoir ici? Ne serait-ce pas là une conséquence naturelle, un corollaire nécessaire de la loi existante?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Lorsque l'autorisation est donnée et que l'ouvrage est construit, il y a entreprise ou obligation implicites que cet ouvrage ne doit pas bloquer ou entraver le cours d'eau; mais dans le cas présent, et selon la teneur propre du bill, si l'érection d'un ouvrage a été autorisée, il est impossible de soulever l'autre question. Naturellement, le Gouvernement pourrait l'exproprier, ou par ses pouvoirs inhérents, s'entendre, je le suppose, pour sa suppression, mais à ses propres frais. Seulement, on ne saurait soulever la question d'obstruction du cours d'eau. Comme je le comprends, l'article 1 autorisera le Gouvernement à enlever toute structure érigée sans autorisation expresse. Il y a deux dispositions, l'une pour l'enlèvement d'une structure inautorisée par le Gouvernement, et l'autre pour que la construction autorisée d'un ouvrage soit une protection contre toute contention à l'effet qu'elle entrave un cours d'eau.

L'honorable M. LYNCH-STANTON: Si quelqu'un a rempli une vaste partie d'un

lac ou d'une baie, sera-t-il forcé d'enlever cette obstruction? Je connais plusieurs cas où cela a été fait.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami (l'hon. sir James Lougheed) a sans doute raison, mais je confesse ne pas voir comment cela modifie ou affecte la loi telle qu'elle existe aujourd'hui.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je me renseignerai plus à fond avant que nous siégions en comité.

L'honorable M. ROCHE: Je crois que le bill devrait porter un élargissement, ou encore qu'il est destiné à prévoir les cas qui me viennent à l'esprit. Il y a fréquemment des collisions et autres accidents au cours desquels des navires sont coulés dans les eaux navigables ou dans les ports. Or, les propriétaires des épaves ne sont pas toujours disposés à les lever, parce que le renflouage coûte cher. Dans les cas où des bateaux se sont abordés, ou ont coulé, et où ils obstruent les eaux navigables, il devrait exister quelque disposition par laquelle le Gouvernement pourrait agir promptement en prévision du renflouage et de la suppression de l'obstacle, quitte à faire porter la dépense par la partie réellement responsable. Je crois que ce pouvoir devrait être acquis au Gouvernement, en raison des exigences de la navigation et de l'expansion de la marine marchande.

L'honorable M. BOSTOCK: L'honorable sénateur d'Ottawa (l'hon. M. Belcourt) a demandé au leader du Gouvernement un cas spécifique. Je pourrais peut-être renvoyer l'honorable leader du Gouvernement à une question que je lui posais il y a deux ou trois ans. Je regrette ne pouvoir donner dès maintenant la date exacte. La question se rapportait à un pont construit sur la rivière Thompson à Kamloops. Je demandais à mon honorable ami quelle autorité avait été donnée par le département pour la construction de ce pont, qui gênait la navigation et donnait aux gens de Kamloops, utilisant la rivière, une somme considérable d'ennui. La réponse reçue du ministère par l'entremise de mon honorable ami à cette époque, était qu'un pont de ce genre n'existait pas. Le fait est que le pont était là et qu'il portait un trafic mouvementé. La législation nouvelle se rapporte peut-être à ce cas particulier.

La motion est agréée, et le bill reçoit sa deuxième lecture.

La séance est levée jusqu'à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT.

Mercredi, 1er octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

La séance est ouverte à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

HUILES ET ESSENCES DE PÉTROLE.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

L'honorable M. DOMVILLE propose :

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant les importations d'huile et d'essence de pétrole durant l'année fiscale terminée le 31 mars 1919 et durant chacun des mois de l'année fiscale courante jusqu'à date.

Il dit: Honorables messieurs, au risque d'être ennuyeux, je désire faire quelques observations sur la question présente. Je vous demanderai donc d'être patients. Ce que j'ai à dire ne comporte rien qui soit offensant, mais au contraire peut offrir quelque intérêt non seulement à cette honorable Chambre, mais à tout le public.

Le 2 mai 1918, la Chambre adoptait à l'unanimité la résolution suivante :

Que, de l'avis de cette Chambre, étant donnée la consommation universelle et de plus en plus considérable qui se fait de pétrole brut, et des huiles qu'on en tire pour le chauffage, l'éclairage, et la production de force motrice, et la nécessité dans laquelle s'est trouvé jusqu'à présent le Canada d'importer la plus grande partie du pétrole brut et des huiles que sa population consomme; et vu l'existence au Canada d'argiles schisteuses qui renferment des gisements considérables de pétrole brut et de nitrogène, qui, transformés en ammoniacque sulfatée, est un engrais précieux; cette Chambre est d'opinion que le Gouvernement devrait sans tarder prendre les mesures nécessaires pour favoriser l'extraction du pétrole et la production du sulfate ammoniacque, et encourager dans toute la mesure possible l'établissement permanent de cette industrie au Canada, de façon à conserver au sein du pays, autant que possible, les avantages économiques qui découlent de cette exploitation.

J'avais eu l'honneur de proposer cette résolution, et l'honorable sénateur d'Antigonish (l'hon. M. Girroir) l'avait appuyée dans un discours très au point.

Le 25 avril 1918, j'avais aussi eu l'honneur de proposer :

Qu'il émane un ordre du Sénat pour que soit produit un état indiquant les importations d'essence et d'huile de pétrole (gallons, prix d'achat et droits de douane), durant les années fiscales se terminant le 31 mars de 1909-10-11-12-13-14-15-16-17, et durant chacun des mois de l'exercice courant jusqu'à date.

Le relevé demandé fut déposé. Il indiquait que la valeur des importation en ques-

L'hon. M. BOSTOCK.

tion était pour l'exercice terminé le 31 mars 1917, d'au moins \$21,456,326. Comme la valeur de la houille importée pendant la même période se chiffrait au total de \$70,562,357, le total des produits de pétrole et de la houille accusait non moins de \$92,017,683, somme qui étonne.

Pendant la session dernière, je demandai que certaine correspondance que l'on savait avoir été échangée entre notre Gouvernement et le gouvernement britannique sur le développement des couches de schistes pétrolifères des Provinces maritimes, fût déposée sur la table. L'honorable sénateur qui dirige la Chambre m'informa, le 17 juin 1919, que cela ne pouvait être fait, parce que la correspondance "était d'une nature confidentielle."

Voici la demande que je faisais, avec la réponse qu'on lui donna :

Canada—Département du secrétaire d'Etat.
N° 48, minutes des Procès-verbaux du Sénat,
17 juin 1919, page 455.

Par l'honorable M. Domville :

1. Le gouvernement du Canada ou l'un de ses ministères a-t-il reçu des communications ou des lettres du gouvernement britannique ou des fonctionnaires du War-office ou de l'amirauté au sujet de l'huile minérale qui se trouve au Canada et que sont particulièrement susceptibles de fournir les gisements découverts dans les Provinces maritimes.

2. Dans l'affirmative, à quelle date ces communications ont-elles été reçues, et qu'y a-t-il été répondu?

3. Le Gouvernement déposera-t-il prochainement cette correspondance à la Chambre?

4. Le gouvernement du Canada ou ses fonctionnaires ont-ils communiqué à cet égard avec les propriétaires des mines Albert du Nouveau-Brunswick?

5. Le gouvernement du Canada a-t-il communiqué officiellement ou autrement avec la chambre de commerce de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, relativement à cette question d'huile ou de gisements? Dans l'affirmative, à quelle date, et qu'a répondu la chambre de commerce?

Réponses :

1. Oui. (Les dépêches touchant cette question sont confidentielles, et ne sauraient être déposées à cause de cela sur la table.)

2 et 3. Réponse par n° 1.

4. Non.

5. Non.

(Signé) : M. Burrell,
Secrétaire d'Etat.

Pour ma part, je ne puis imaginer l'existence d'une correspondance intéressant le développement des ressources naturelles, et appartenant aux gouvernements des provinces, mais non pas au Gouvernement du Canada, et dont le caractère serait ou pourrait être tel que le Gouvernement du Canada ne saurait en produire la teneur. Si ces documents existent, on devrait sûrement les produire, ne fût-ce que pour enlever à l'esprit des gouvernements provinciaux et des populations des provinces intéressées, le

soupçon que le gouvernement canadien intervient dans les droits des provinces.

Il semblerait maintenant que dans une autre Chambre les documents parlementaires n° 254, traitant d'un autre aspect de cette grande question, furent déposés le 12 mai 1919 par le ministre de l'Intérieur, qui ne plaïda pas qu'ils fussent de nature confidentielle.

Comme parrain de la résolution unanimement adoptée en 1918, je désire demander à l'honorable leader du Gouvernement dans notre Chambre ce que le Gouvernement a fait pour accomplir le désir exprimé si nettement par le Sénat dans sa résolution.

Je voudrais demander s'il est vrai que l'amirauté britannique a déjà préféré donner une certaine aide financière s'il devenait nécessaire d'assurer le développement immédiat au Canada de ses ressources en pétrole.

Je demanderai si cela est vrai. J'ai raison de croire que la chose est réelle, et je veux savoir pourquoi le Gouvernement n'a pas profité de la proposition afin d'assurer l'exploitation désirée.

Je demanderai pourquoi les négociations commencées au nom de l'amirauté par sir Francis Hopwood, qui vint dans ce but au Canada, n'obtinrent pas une conclusion satisfaisante quant au développement des schistes pétrolifères des Provinces maritimes.

Faut-il supposer que le gouvernement canadien, alors que les gouvernements de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis dépensent de fortes sommes d'argent aux seules fins d'accroître la production des huiles de pétrole, pourrait un seul instant se prêter à une conspiration pour empêcher, au Canada, une augmentation dans la production de ces huiles? Lorsque le ministre de l'Intérieur, sans la permission de la compagnie qui faisait certaine offre, montra cette offre aux officiers de la "Imperial Oil Company", le Gouvernement n'était pas du tout jaloux du caractère confidentiel de ces documents. Il y a sûrement lieu de croire que dans la réponse qui me fut donnée, "le désir engendrait la pensée."

En 1913, la Nouvelle-Ecosse fournit à la province de Québec 2,456,416 tonnes de houille, et en 1918, seulement 134,449 tonnes, soit une différence de 2,321,967 tonnes. L'écart fut comblé par des importations augmentées des Etats-Unis. Cette année, par suite de troubles ouvriers et d'exportations en Europe et en Amérique australe, les Etats-Unis ne pourront pas comme antérieurement combler le déficit. Qu'en résultera-t-il?

Le professeur H. E. Armstrong, parlant à Londres, Angleterre, il y a un mois ou deux, *tera-t-il?*

En raison de la disette mondiale en perspective du pétrole, ce sera folie criminelle—remarquez-le bien, folie criminelle—si nous manquons de produire toute l'huile combustible que nous pourrons.

Si le fait de ne pas produire constitue dans l'opinion des experts une "folie criminelle" en Angleterre, n'est-ce pas aussi une folie criminelle au Canada. Et le Canada et le gouvernement canadien se croient-ils immunisés contre le crime et la folie? Ce gouvernement qui, par la négligence de ses ministres ou de leurs fonctionnaires, ou pour des motifs sinistres et imaginables, dédaigne les avertissements que non pas une seule fois on lui donna, et qui persiste dans une politique qui a empêché et empêche encore la prompt utilisation de l'huile contenue dans les dépôts de schistes pétrolifères du Canada; ce gouvernement, dis-je, n'est-il pas criminellement responsable? et les morts qui se sont produites et qui probablement surviendront en raison du manque de combustible, ne doivent-elles pas lui être imputées?

La "Montreal Gazette" du 22 septembre 1919 contenait ce qui suit:

L'Angleterre s'assure le contrôle de presque tout l'approvisionnement d'huiles—Les Etats-Unis presque épuisés cherchent de nouveaux champs, mais trouvent l'Angleterre des années en avance—Ils importent déjà—Les Etats-Unis se voient victimes de leur propre jeu et de leur gaspillage, et doivent maintenant payer très cher.

Londres, 20 septembre.—M. E. Mackay Edgar, chef de la maison Sperling et Cie, disait récemment, dans un article du journal des Sperling, intitulé: "Réponse à M. Vanderlip", sa confiance sur l'habileté de la Grande-Bretagne à tenir tête à la concurrence américaine. Dans un autre article du même journal, M. Edgar se prononce avec autant d'optimisme sur l'avenir de l'approvisionnement mondial en pétrole, lequel, est-il convaincu, repose actuellement en mains britanniques et non pas américaines.

M. Edgar dit qu'il semble impossible de supplanter la domination américaine dans l'industrie huilière, mais tout comme l'Amérique qui, il y a trente ou quarante ans était la grande productrice du bois, se trouve aujourd'hui en proie à une disette, l'auteur est convaincu que tout d'abord l'Amérique épuise rapidement son approvisionnement d'huiles domestiques et doit chercher à l'étranger ses réserves futures, et en second lieu que ces réserves sont en possession ou sous le contrôle du capital britannique.

M. Edgar dit encore: "Il s'est gaspillé plus d'huile aux Etats-Unis qu'il n'en est arrivé jusqu'aux raffineries. L'imprévoyance, l'insouciance, une spéculation aveugle ont signalé toutes les phases de l'industrie, sauf les plus récentes. Les vastes champs pétrolifères des Etats-Unis sont presque épuisés, et l'on ne croit pas que les terrains nouvellement mis à l'épreuve puissent donner le moindre tant que l'ancienne production prodiguée. L'Amérique a in-

considérément, et en soixante ans, trouvé le fond d'un héritage qui, s'il eût été bien conservé, lui eût duré au moins un siècle et demi.

"Bien que peu le comprennent encore, l'Amérique importe déjà de l'huile. Elle importait l'an dernier du Mexique 38,000,000 de barils de quarante-deux gallons. Cependant les Américains, en gens prévoyants, fouillent diligemment l'univers à la découverte de nouveaux champs pétrolifères, mais partout où ils se rendent, ils constatent que l'emprise britannique les a devancés.

"Nous tenons donc en mains", ajoute M. Edgar, "le sûr contrôle de l'approvisionnement futur de l'univers en huile. Nous gardons jalousement ce qui doit prochainement constituer la part du lion dans la matière première indispensable à tout pays manufacturier, et qu'on ne saurait obtenir en quantité suffisante hors la sphère d'influence britannique.

"J'estime que si la courbe actuelle de consommation est maintenue chez les Américains—surtout en produits de marque—ils importeront annuellement 100,000,000 de barils d'huile. A deux livres le baril, cela comporte un déboursé de 200,000,000 l. s., dont la majeure partie sinon le total, ira dans les coffres britanniques".

J'ai vu une lettre écrite par le très honorable premier ministre, dans laquelle il est dit:

La question doit être décidée par le Conseil comme corps seulement, et ne saurait être déterminée par un ministre quelconque.

Cette déclaration est sans doute vraie, mais la responsabilité collective n'élague pas la responsabilité individuelle, qui retombe également sur le premier ministre et sur chaque membre du gouvernement, car chacun d'eux peut redresser une décision du Conseil qui nuit manifestement aux intérêts du Canada.

Le président de la Society of Chemical Industry of Great Britain affirmait récemment:

Il avait entendu dire que la houille avait été trop modique. Il ne croyait pas que ce reproche serait à l'avenir renouvelé. Nous étions affrontés non seulement par une forte augmentation dans le prix du combustible, mais nous nous trouvions en face d'une diminution sérieuse du rendement, et cela comportait une question de la plus haute gravité.

Telle est aujourd'hui la situation en Grande-Bretagne. Le printemps prochain, la situation du combustible au Canada sera plus précaire encore, car si la Grande-Bretagne exporte de la houille, le Canada, surtout l'est canadien, est tenu d'importer et la houille et l'huile. Je demande quelle décision immédiate le gouvernement se propose de prendre?

Le docteur Baskerville, du collège de la ville de New-York, disait en septembre dernier dans un travail soumis à l'Institut américain des ingénieurs en mines et métallurgie—je cite les transactions:

L'exploitation différée de cet héritage si riche (schistes pétrolifères) de la province du Nou-

L'hon. M. DOMVILLE.

veau-Brunswick met à jour une histoire pathétique et lamentable. C'était vrai surtout lorsque le produit était en si forte demande pour la conduite de la guerre.

Il y a trois ans, le gouvernement canadien fut averti de l'imminence d'une crise dans l'approvisionnement de combustible. Cet avertissement fut dédaigné, et le seul remède suffisant possible pour l'est canadien fut repoussé.

Le printemps suivant, pendant que le ministre des Finances jouissait de l'air parfumé et du climat enchanteur de la Californie australe, des hommes, des femmes et des enfants gelaient à mort en plein Canada, parce que le combustible manquait. Et l'hiver dernier, n'eût été la fin de la guerre, et l'accident providentiel d'une saison extraordinairement douce, une misère semblable ou pire se serait produite. Qui sait ce qui peut arriver l'an prochain?

J'apprends que le charbon mou d'Inverness (Nouvelle-Ecosse) se vend actuellement dans la ville de Saint-Jean, N.-B., à rien moins que \$10 la petite tonne de 2,000 livres, en cale. Si tel est le prix aujourd'hui, que sera-t-il l'hiver prochain?

M. Louis Simson, ingénieur industriel et minier d'ici, a fait de cette question une étude particulière. Par ses travaux sur les schistes pétrolifères, ce chercheur conquiert une réputation internationale, qui semble plus facile d'accès pour un ingénieur que l'attention du gouvernement canadien. Depuis des années il a avec persistance démontré au gouvernement un moyen sûr et facile d'alléger la situation présente, un moyen qui permettrait de retenir au pays des millions de dollars qui prennent maintenant la route de l'étranger. L'exigence du Canada en charbon de soute est de 2,000,000 de tonnes par année. Cette houille peut avantageusement être remplacée pour tous les intéressés par l'huile combustible, et cette huile combustible existe au Canada même. La houille libérée par ce moyen aiderait énormément à soulager la rareté future. Non seulement un navire chauffé à l'huile portera plus de fret, mais il le portera plus rapidement à destination, et à moins de frais de main-d'œuvre et d'entretien. La cherté actuelle du travail, et en conséquence la cherté des constructions maritimes, rendent l'emploi de l'huile combustible économique, en dehors du coût relatif des combustibles.

Il m'est inutile de parler aux honorables sénateurs de la cherté des constructions maritimes. Ils ne le savent que trop. Le vaisseau "Renown", qui a conduit Son Altesse Royale le prince de Galles au Canada,

était chauffé à l'huile seulement. Mon honorable ami le ministre du Travail sait combien la main-d'œuvre est simplifiée, combien le chauffage de la chaudière et le placement sous vapeur sont réduits, et combien on enlève de poids mort sous forme de houille; de sorte que l'huile, en raison du peu d'espace qu'elle occupe et de son poids moindre, est d'une grande valeur. Voilà une question que tous comprennent.

Qu'est-ce donc qui, par le passé, a empêché l'exploitation des dépôts canadiens de schistes pétrolifères? La réponse est claire. C'est, par le gouvernement du Canada, l'imposition de droits élevés sur le matériel et l'outillage voulus — un matériel et des outillages qui à tout prendre ne sont pas fabriqués au Canada. Le droit d'entrée et la taxe de guerre se chiffrent souvent à un total de 42½ p. 100.

Plusieurs croient que les machines utilisées par l'industrie minière sont admises au Canada en franchise, et une autorité comme l'est l'ancien ministre des Finances, a exprimé cette opinion; mais tel n'est pas le cas. Il est vrai que certaines maisons anciennes et riches, et conséquemment puissantes, ont de temps à autre amené le gouvernement à leur faire des concessions qui leur permettent de laisser entrer en franchise et sans taxe de guerre même, "divers objets de métal exclusivement destinés aux travaux miniers et métallurgiques," et aussi "pour l'extraction des métaux précieux." au moyen nommément de certains procédés brevetés; mais les fonctionnaires des Douanes ont décidé que ces exceptions ne s'appliquent pas aux besoins de la jeune industrie — actuellement non établie — qui cherche à recouvrer la teneur industrielle des schistes dans les Provinces maritimes. La politique de protection, telle que comprise par le gouvernement actuel, n'est pas la protection des industries faibles, souffrantes et nouvelles, qui réclament naturellement une assistance, mais bien la protection des corporations anciennes et riches qui n'ont aucun besoin de protection. "A ceux qui possèdent il sera donné, mais à ceux qui ne possèdent pas, il sera enlevé même ce qu'ils ont." Cela n'est pas un moyen de créer la prospérité au Canada, mais seulement un moyen qui peut rendre le pays prospère par lopins, aux dépens de la majorité.

Le Gouvernement a même été au point de permettre l'importation à droits réduits "d'objets de métal" devant servir à la transmission du gaz combustible, tout en insistant sur ceci, que lorsque ces mêmes objets doivent transmettre l'huile combusti-

ble, les pleins droits doivent être prélevés. Un membre de la Chambre peut-il découvrir ou inventer — si semblable invention est permise à un honorable sénateur — une raison plausible pour laquelle une faveur serait accordée au gaz combustible et refusée à l'huile de brûlage?

Quelle justification le Gouvernement peut-il offrir pour le maintien de la taxe de guerre? La taxe fut autorisée, sur déclaration de l'ancien ministre des Finances, et elle devait être temporaire seulement. La guerre est finie, mais la taxe est toujours perçue — en tout cas elle l'est autant qu'il s'agit des machines pour le minage et le raffinage des schistes pétrolifères. Pour chaque dollar touché par le Gouvernement du chef de cette taxe, deux dollars, et peut-être trois, sont pris dans le gousset des consommateurs canadiens. Il ne faut donc pas s'étonner si nos gens se plaignent de la vie chère. La taxe de guerre, telle qu'elle est prélevée, constitue un agent par lequel le gouvernement a assuré aux industries établies du Canada une protection augmentée sans que le consommateur puisse rejoindre, dans cette proportion le gouvernement est directement responsable du coût élevé de la vie à l'heure actuelle.

Nulle industrie qui compte lutter pour sa part du commerce mondial de l'avenir, des jours où la raison sera ré-instaurée, où les prix actuellement anormaux auront été réduits à un niveau plus raisonnable, n'est prête à accepter pour la construction de nouvelles usines, l'entrave des prix majorés d'aujourd'hui, plus un droit douanier de 35 p. 100, et plus une taxe de guerre de 7½ p. 100. Si les membres du Gouvernement ont perdu leur sens des proportions, le capital ne l'a certainement pas perdu, et c'est parce que jusqu'ici le Gouvernement a refusé d'étendre aux industries nouvelles, mais très désirables, des faveurs semblables à celles qu'il a prodiguées et continue de prodiguer aux vieilles industries, que le Canada ne produit pas à l'heure présente tout son approvisionnement de pétrole ainsi que l'approvisionnement de combustible pour la marine marchande du Canada.

S'il est désirable que le Canada produise dans ses propres frontières son approvisionnement de pétrole, — et qui prétendra que cela n'est pas désirable, — s'il est opportun que le Canada augmente dans son propre territoire la production du combustible — et qui osera dire que cela n'est pas opportun, vu la preuve soumise — il est donc manifestement du devoir du Gouvernement de modifier ses lois et règlements de façon que

le desideratum soit réalisé. Le premier ministre a tenté, dans la lettre qui vient d'être citée, de rejeter la responsabilité sur le Conseil privé. Chaque membre de ce conseil voudra sans doute se débarrasser de même du fardeau, mais nul membre du conseil ne saurait échapper aux conséquences des actes faits par le corps entier.

Voici la situation vraie :

La guerre et ses événements subséquents ont fortement diminué la production de la houille en Angleterre, en France, en Belgique, aux Etats-Unis et au Canada.

L'emploi augmenté des transports automobiles a multiplié et continuera en proportions énormes de multiplier l'usage des produits du pétrole.

Il y a actuellement disette de houille, et les réserves de pétrole sont en voie d'épuisement.

Le Gouvernement a dépensé des sommes considérables dans l'Ouest canadien et ces dépenses ont été dirigées par un ingénieur électricien (avec les représentants de deux provinces occidentales qui ignorent également la technique de la lignite et des usines productrices), dans le but de produire un combustible familial économique avec la lignite. Jusqu'ici les résultats obtenus n'ont pas d'importance industrielle. Il eut été étrange qu'ils eussent eu quelque importance dans les circonstances.

On a dépensé beaucoup dans l'est canadien pour produire de la tourbe combustible, et il résulte de ces déboursés que 1,000 ou 2,000 tonnes pourront être utilisées à Ottawa. Ni l'une ni l'autre de ces expériences coûteuses ne résoudra la disette canadienne dans l'est. Je cite le "Ottawa Journal" du 26 septembre 1919.

L'est canadien compte pour son approvisionnement de combustible sur la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et les Etats-Unis. Les expéditions de Nouvelle-Ecosse sur Québec sont fortement en arrière de la normale d'avant-guerre. La production aux Etats-Unis est, elle aussi, inférieure à la normale, et cette production diminuée est appelée à approvisionner des pays autrefois alimentés par la Grande-Bretagne. N'est-il pas évident que l'est canadien est destiné à souffrir de la disette de combustible, que tous les approvisionnements de tourbe ou de bois ne sauraient compenser, ni même soulager? La mort est la conséquence certaine d'une situation semblable. La seule

source de combustible qui aurait pu compléter l'approvisionnement de l'est canadien se trouvait dans les schistes pétroliers des Provinces maritimes. Cependant le gouvernement, pour des raisons qu'il connaît mieux que personne et qu'il n'a pas jugé à propos de communiquer au public, a persisté à rendre cette exploitation impossible. Qui sera donc responsable des morts et de la misère? Evidemment, ce sera chacun des membres du Conseil privé, qui ont créé cette impasse.

Quelques-unes des propriétés ont été examinées par des experts renommés qui ont fait rapport, comme MM. H. T. Burks et E. H. Cunningham Craig, tous deux de Londres, Angleterre. La question des usines et de l'outillage nécessaire a été étudiée à fond par M. Louis Simpson, déjà nommé, mais le gouvernement canadien n'a rien fait pour aider l'exploitation, et il a tout fait pour l'entraver.

Même lorsque le gouvernement britannique envoyait au Canada sir Francis Hopwood, un des lords de l'amirauté, pour approfondir cette question des huiles combustibles, le gouvernement n'a pas averti les propriétaires connus des terrains essayés, ni leurs conseillers techniques; mais il a strictement tenu l'honorable lord de l'amirauté sous garde dans une petite coterie de fonctionnaires, qui à vrai dire savaient moins que rien de la situation réelle.

J'ai intentionnellement évité de parler de la question du recouvrement possible de certains sous-produits des schistes, après l'extraction de l'huile. Je crois cependant que les intérêts du Canada exigent que la Chambre et tout le pays sachent que l'huile n'est pas le seul produit qui puisse être économiquement extrait de certains schistes pétroliers du Canada. Non pas de tous, sans doute, mais certainement de quelques-uns. On sait maintenant qu'on peut extraire de certains schistes du nitrogène et de la potasse, deux fertilisants chimiques importants. Quiconque s'intéresse à l'agriculture sait que jusqu'ici le Canada a compté sur l'étranger pour son approvisionnement de potasse. En d'autres cas plus rares, on peut extraire des métaux précieux en quantité payante, et il est possible que dans certaines conjonctures on puisse utiliser les restes dans la manufacture de certaines qualités de ciment. Toutes ces extractions exigent des machines sur lesquelles le gouvernement perçoit de lourdes douanes.

ETAT indiquant le poids et la valeur—et les douanes payées sur l'importation au Canada—des fertilisants et matières profusément utilisées comme engrais, pendant l'exercice financier 1919-19.

	Quantité. Livres.	Valeur. \$	Droits. \$
Potasse, muriate et sulfate, brut	449,657	65,423	Libre.
Kainite, et autres sels potassiques allemands pour fertilisants	176,000	8,852	"
Ammoniaque, nitrate d'	738,055	85,822	"
Ammoniaque, sulfate d'	140,153	6,949	"
Ammoniaque, sel	693,855	91,235	"
Soude, nitrate de, ou nitre cubique	84,033,351	3,294,369	"
Phosphate (roche)—fertilisant . . . . .	.....	87,524	"
Fertilisants non manufacturés . . . . .	.....	105,361	"
Fertilisants, manufacturés ou composés . . . . .	.....	984,808	"
		.....	98,473.50
		\$4,730,342	

Je crois que ces chiffres s'expliquent d'eux-mêmes. Cela se lit mieux des yeux, et les honorables sénateurs peuvent apporter le document chez eux pour étudier la question, qui m'a donné quinze ans de besogne. Je crois qu'en cela j'ai fait mon devoir envers mon pays et envers ceux qui me suivront. Ils n'auront pas à prendre la peine que je me suis donnée; ils ne seront pas en butte à tous les découragements que j'ai subis en cherchant à expliquer au public le résultat de mes recherches.

On a dit parfois que les membres de notre Chambre faisaient peu pour le bien du Canada. Je soutiendrais que les sénateurs ont justifié l'existence de leur assemblée en adoptant la résolution que je citais au début de mon discours, et que s'ils insistent pour que le gouvernement donne à la question l'attention que les faits lui prêtent, les critiques injustes des gens qui ne comprennent pas bien la tâche accomplie par le Sénat seront pour toujours controuvées.

J'ai l'honneur de demander à mon honorable ami de King (l'honorable M. Fowler) d'appuyer ma motion.

L'honorable M. FOWLER: Honorables messieurs, je dois féliciter l'honorable sénateur de Rothesay (l'honorable M. Domville) de la façon magistrale dont il a présenté cette très importante question à l'honorable Chambre. Je regrette de ne pouvoir en même temps complimenter la Chambre sur l'intérêt immense qu'elle a témoigné à ce sujet primordial.

L'affaire importe beaucoup. Il existe dans la province du Nouveau-Brunswick un vaste gisement de ce qu'on appelle schistes pétrolifères, et puisque le combustible de l'avenir viendra en grande partie de l'huile, il est probant que les ressources huilières du Canada doivent être développées le plus tôt possible. Une très faible proportion de l'huile utilisée dans l'empire britannique vient primitivement de l'empire; moins de quatre pour cent de la quan-

tité totale est fournie par les pays britanniques. Cela stupéfie, si nous considérons que le Nouveau-Brunswick possède des gisements de schistes pétrolifères pouvant annuellement produire, et pendant de longues années, une immense quantité d'huile. Cette production peut être faite avec profit et donner au pays une industrie énorme qui occuperait une foule de gens et attirerait chez nous des capitaux considérables. Cela est à mon sens très important pour la patrie.

D'autres questions qui sont souvent portées à la connaissance des gouvernements deviennent insignifiantes une fois comparées au sujet qui nous occupe. Ce que l'honorable sénateur de Rothesay demande en son nom et au nom de ses collègues et, je crois, que le Gouvernement permette l'entrée libre des machines destinées à l'extraction de l'huile des schistes. Les droits sont présentement de 35 p. 100 plus une taxe de guerre de 7½ p. 100, ce qui porte le droit total à 42½ p. 100. Cela signifie que les capitalistes qui se lancent dans cette entreprise qui, comme toutes les entreprises nouvelles, est accompagnée d'une certaine somme de risques, auront virtuellement à payer, à moins que la prière de mon honorable ami ne soit écoutée, 42½ p. 100 de leur capital, pour le privilège de risquer le résidu de 57½ p. 100. Ces machines ne sont pas du tout faites au Canada, car il n'existe à l'heure actuelle au pays rien qui ressemble à l'extraction de l'huile des schistes.

Ce n'est pourtant pas là une entreprise nouvelle. L'Ecosse extrait de l'huile des schistes depuis près d'un demi siècle, et avec succès et profit. Ces schistes du Nouveau-Brunswick ont été analysés par les meilleurs analystes du monde, et ils ont été jugés pour le moins égaux à ceux de l'Ecosse. Nous avons donc en notre pays, dans la province du Nouveau-Brunswick, une grande richesse potentielle cachée dans ces schistes, et nous possédons les moyens

de fournir au gouvernement impérial un combustible très nécessaire qu'il est obligé d'importer en grande partie de pays étrangers.

Des sommes énormes de capital britannique sont placées au Mexique, pays sans gouvernement stable, où il faut courir de grands risques. Tout récemment les intérêts des Cowdrey ont été pris en mains par la "Shell Company", je crois. On a aussi pris de l'huile à Bornéo et en Roumanie, ainsi qu'aux Etats-Unis.

La question d'exploiter ces schistes pétrolières au Canada est excessivement importante, et je crois qu'en ce sens l'honorable sénateur mérite d'être félicité, qu'il soit ou non animé par des mobiles personnels. Si la Chambre connaissait bien toutes les circonstances, je crois qu'elle verrait la nécessité de faire quelque chose. Le capital est la chose la plus sensible du monde. Je l'ai toujours trouvé tellement sensible qu'il m'a été très difficile de le toucher, et plusieurs autres ont eu la même aventure que moi. Il est presque impossible d'amener les gens à se lancer dans une entreprise nouvelle au pays. Il nous faut obtenir le capital à l'étranger, et le capital dit qu'il ne s'occupera pas du placement s'il doit payer la taxe en question. Les capitalistes disent: "Si votre gouvernement ne s'intéresse à l'exploitation de semblables ressources qu'au point de prélever cet impôt énorme, nous nous abstenons." Voilà la situation aujourd'hui. Mais j'ai bonne confiance que les membres du Gouvernement qui sont ici soulèveront la question devant leurs collègues du conseil, et tenteront de satisfaire aux vues de mon honorable ami et de ses confrères en l'espèce.

L'huile n'est pas la seule chose de valeur qu'on puisse extraire; les sous-produits ont une valeur énorme. Ils servent à fertiliser. Songez à l'argent que nous envoyons chaque année aux Etats-Unis pour des fertilisants. Nous étions accoutumés d'importer de fortes quantités de fertilisants des vieux pays, mais je crois que nous nous approvisionnons plutôt maintenant, en majeure partie, aux Etats-Unis. Nous pouvons garder tout cet argent chez nous, et le développement de l'industrie à l'étude nous permettra de fournir au gouvernement britannique l'huile qui lui est si nécessaire, tout en donnant à nos cultivateurs des fertilisants beaucoup moins coûteux que ceux qu'ils reçoivent à l'heure actuelle. Nous donnerons profit à plusieurs industries. . .

L'honorable M. BRADBURY: Et l'équilibre du commerce.

L'hon. M. FOWLER.

L'honorable M. FOWLER: Oui, il nous faut considérer l'équilibre commercial, c'est très important.

J'ose espérer que d'autres honorables sénateurs prendront part au débat. Naturellement, je comprends que la question, née dans une extrémité du Canada, au Nouveau-Brunswick, puisse ne pas recevoir toute l'attention qu'elle mérite à mon sens. Si elle venait de la province de Québec ou de l'Ontario, elle semblerait plus importante; mais j'en appelle aux sénateurs de Québec et d'Ontario de ne pas l'écartier comme non-valeur, mais de lui donner toute l'attention voulue. Ne soyez pas provinciaux. C'est le grand défaut que je trouve aux honorables sénateurs de ces deux provinces—they sont portés à être régionaux. Nous ne le sommes pas dans l'Est. Nous nous occupons des intérêts de tout le Canada, et nous sommes prêts à sacrifier nos propres intérêts, sous plus d'un rapport, au bien général. Soyons tous animés de ce même esprit, et que la question relève de l'extrême Est, de l'extrême Ouest ou du centre, traitons-la au mérite et donnons-lui notre attention, si elle comporte ou semble comporter l'intérêt public.

L'honorable M. NICHOLLS: Honorables messieurs, je crois que les membres de l'honorable Chambre seraient en faveur d'encourager tout ce qui aurait pour objet de développer nos ressources naturelles. Je crois que chacun de nous se croirait trop heureux de tendre convenablement une main secourable à tout ce qui tendrait à l'expansion des ressources matérielles de notre honorable ami, qui vient de soulever la question. L'honorable sénateur de Sussex (l'honorable M. Fowler) a toutefois déclaré que les machines étaient d'un genre ou d'une description qui ne se manufacturent pas au Canada, qu'elles étaient frappées d'un impôt de 42½ p. 100, et qu'en conséquence il était nécessaire ou opportun de rembourser la taxe pour que le capital soit encouragé à des placements dans l'exploitation de cette industrie. J'ai en mains une copie de la loi des douanes, bien que je n'aie pas eu le temps de la parcourir. Si ma mémoire est juste, la loi des douanes dit spécifiquement au sujet des machines minières non-manufacturées au Canada qu'elles seront importées en franchise. Dans ce cas tout l'argument de l'honorable sénateur de Sussex s'écroulerait.

L'honorable M. DOMVILLE: Puis-je interrompre un moment mon honorable ami? Le point était que dans le cas d'outillages

à gaz et tout cela, l'importation était libre, mais que les douanes décidaient de ne pas admettre le pétrole. Voilà ce que je voulais faire ressortir. Mon honorable ami lit la loi telle qu'elle est, mais elle n'est pas appliquée.

L'honorable M. NICHOLLS: Tout ce que je puis dire est que selon mon interprétation de la loi, si les machines sont destinées aux mines et ne peuvent pas être censées destinées à d'autres fins, un article précis décrète leur entrée en franchise quand elles sont d'un genre ou d'une description non manufacturées au Canada. Il ne s'agit donc pas de la loi. Celle-ci me semble claire et définie. C'est une question d'interprétation, et je conseillerais à l'honorable sénateur de Rothesay (l'honorable M. Domville) d'étudier un peu plus dans ce sens.

L'honorable M. DOMVILLE: J'aurai le privilège de répondre en clôturant le débat, mais avant d'y arriver puis-je dire à mon honorable ami que ce genre d'action a été épuisé.

L'honorable M. ROCHE: Je désire ajouter quelques mots à ce qui vient d'être dit sur le devoir du Gouvernement d'aider, dans une mesure quelconque, à une entreprise tendant à développer les ressources des diverses provinces canadiennes. Nous admettons tous cette proposition. La question huilière repose maintenant sur une base nouvelle quant au combustible maritime. Je ne me suis pas familiarisé au même point avec l'utilisation des huiles minérales dans d'autres sphères — machines, fertilisants ou autres usages; mais je sais qu'un grand progrès a été fait dans la propulsion des navires par l'huile. L'huile supplante la houille non seulement dans les vaisseaux de la marine royale, mais aussi bien dans la marine marchande, en raison de sa modicité, du faible espace qu'elle occupe, de sa propreté, et du moindre effectif d'hommes qu'elle exige pour la chauffe. Elle remplace en grande partie le charbon sur les lignes où l'on peut se procurer l'huile aux deux terminus.

Je l'ignore par moi-même, mais on me dit qu'il y a, de plus, de vastes gisements de schistes en Nouvelle-Ecosse. Je crois que le Gouvernement pourrait fort bien aider à l'extraction de cette matière, et la faire analyser, quant à sa teneur en huile, par la "Imperial Oil Company", qui a établi de grandes usines à Halifax et emploie maintenant 10,000 ouvriers — elle a aussi installé une ville avec tous les accessoires d'un vaste établissement. Elle importe son huile bru-

te du Mexique et des États-Unis. Je crois qu'avec les outillages qu'une pareille entreprise possède, la capacité et la qualité des schistes pétrolifères de la Nouvelle-Ecosse pourraient à bon compte être essayées; et si ces schistes avaient quelque valeur comme producteurs d'huile — ce dont je ne doute pas — ils augmenteraient de beaucoup les revenus de la Nouvelle-Ecosse et du Canada.

Quant aux gisements du Nouveau-Brunswick, j'ai toujours entendu dire qu'ils avaient une grande valeur et deviendraient une des puissantes ressources de la province. Je me joins à mon honorable ami pour demander au Gouvernement d'accorder toute facilité et toute assistance possibles pour lui permettre, à lui et à d'autres, d'exploiter ce produit si riche, car autrement ce sera une province plutôt déserte.

L'honorable M. GIRROIR: Honorables messieurs, je désire profiter de l'occasion qui m'est offerte d'ajouter quelques paroles à ce que mon honorable ami de Rothesay (l'honorable M. Domville) vient de si bien dire dans l'habile discours qu'il a prononcé. La question a été deux fois soumise au Sénat, et les faits qui justifient des progrès supplémentaires dans le développement de l'industrie schisteuse au Canada, ont été plainement expliqués.

L'importance de l'industrie du schiste pour le pays et pour l'univers entier vient de la demande accentuée que l'on fait de l'huile. Nous apprenons des savants que les ressources huilières du monde ne doivent pas durer bien longtemps, et qu'il deviendra nécessaire, éventuellement, de se reporter sur les schistes pour satisfaire à la grande demande d'huile qui s'affirme aujourd'hui dans tout l'univers commercial. L'industrie des schistes n'est pas nouvelle. L'extraction de l'huile des schistes est un procédé qui existe en Ecosse depuis 1818, et l'industrie a pris dans ce dernier pays des proportions gigantesques.

Mon honorable ami (l'honorable M. Domville) a épuisé plusieurs aspects dans ses observations. Je n'ai pas pu le suivre de bien près. Il sera peut-être important, et utile à la clarté de la question qu'il vient de soulever, de vous offrir certains renseignements sur la demande en huiles aux États-Unis, et sur ce que l'on fait chez nos voisins pour se procurer cet article indispensable. Vous dirais-je, honorables messieurs, que du premier jour de l'année au commencement de juillet dernier, cinq mille nouvelles compagnies huilières ont été établies aux États-Unis d'Amérique, avec un capital d'un milliard et demi. Comme le ca-

pital conjoint du groupe entier des compagnies de la Standard Oil n'était que de \$550,000,000, vous avez quelque idée de l'étendue énorme de l'exploitation. Quelle est la raison de ceci? La demande en huiles. Tout le monde mécanique dépend aujourd'hui du pétrole—les automobiles, les autoyachts, les tracteurs, les motocyclettes, les avions, les navires et les locomotives, emploient l'huile.

L'industrie huilière est devenue tellement dangereuse pour l'industrie de la houille aux Etats-Unis, et l'huile doit si probablement supplanter le charbon comme combustible, que la National Coal Association s'émeut de la menace suspendue sur toute l'industrie houillère en conséquence des arrivées d'huile mexicaine. Après étude approfondie de la question, l'association s'est prononcée en faveur d'un droit sur les huiles mexicaines, car la houilleries, dans laquelle les associés avaient leurs capitaux, courait risque de périliter.

L'huile remplace donc la houille dans les proportions telles que si le Canada veut se tenir en ligne avec le progrès et l'évolution dans les autres pays, il doit accorder quelque attention à la question des huiles et de leur exploitation. Nous n'avons pas beaucoup de pétrolifères au Canada, mais nous avons beaucoup de schistes. Mes honorables amis vous ont dit que le schiste du Canada est riche en huile et autres matières et minéraux qui ont la plus grande valeur. Si j'ai bonne mémoire, les chiffres donnés l'an dernier indiquaient péremptoirement que les schistes pétrolifères du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse sont plus riches en huile que les schistes pétrolifères d'Ecosse.

L'honorable M. DOMVILLE: Certainement.

L'honorable M. GIRROIR: Des expertises faites au Canada et aux Etats-Unis l'ont prouvé. Le gouvernement américain a pris les mesures nécessaires pour s'assurer les schistes pétrolifères des Etats-Unis, et les faire examiner et essayer à fond. Le devoir nous incombe de voir que le Canada ne tire pas industriellement à l'arrière.

Mon honorable ami de Rothesay s'est en tout temps multiplié pour avancer cette industrie. Il n'a pas par le passé reçu grand encouragement, mais si les prédictions des savants et des hommes d'affaires du monde se réalisent, nous, du Canada, reporterons peut-être nos regards sur ce que l'honorable sénateur aura fait pour démontrer au public les bienfaits de cette industrie envers le Canada et l'empire, et nous en jugerons alors toute la grandeur et toute l'importance nationale.

L'hon. M. GIRROIR.

Les marines du monde emploient aujourd'hui l'huile dans des proportions inimaginées. Les marines marchandes emploient l'huile, car ses avantages sont évidents. Elle demande à bord moins d'espace que la houille; elle diminue les frais de main-d'œuvre; elle se charge à meilleur compte et plus facilement. M. Edward N. Hurley, président du United States Shipping Board, disait ces temps derniers:

Si nos plans maritimes se réalisent, et si tous nos vaisseaux brûlent de l'huile, il faudra un tiers de la production mondiale entière pour nos seuls navires américains.

La production de l'huile dans les dernières dix années s'est énormément accrue, en raison de l'ouverture de nouveaux puits; mais la production n'a certainement pas augmenté en proportion de la demande. L'huile sert beaucoup au chauffage aux Etats-Unis. Quelques-uns des plus grands édifices en construction à New-York, aujourd'hui, sont munis de chaufferies à l'huile. Les usages de l'huile sont tellement nombreux, la demande en huile est si forte et continuera à tel point d'augmenter, qu'à mon sens nous sommes justifiés de faire tout notre possible pour asseoir cette industrie sur une base solide dans notre pays canadien.

En 1914, la consommation d'huile aux Etats-Unis étaient de 276,000,000 de barils. En 1918, cette quantité atteignait déjà 360,000,000 de barils. En 1914, les Américains importaient 15,000,000 de barils d'huile brute du Mexique; en 1918, l'importation du Mexique était plus que doublée, et ce chiffrait à un total de 42,000,000 de barils.

Je sens que les pays qui accorderont un intérêt pondéré à cette industrie et profiteront des ressources naturelles existant dans leurs frontières pour produire de l'huile, prendront rang parmi les nations commerciales dirigeantes de l'avenir. Un pays comme le nôtre, enrichi de vastes côtières et de havres splendides, possédant d'immenses ressources naturelles, doit progresser et progressera si nous tirons profits de tous les avantages qui sont à notre portée, non seulement pour l'exploitation de nos ressources dans nos propres domaines, mais pour le lancement sur mer d'une marine marchande grée selon les principes les plus modernes, afin que nos produits soient livrés aux grands marchés universels. Si nous agissons dans ce sens, le Canada deviendra une nation prospère et puissante. Si nous traînons en arrière, si nous craignons de dépenser et d'encourager l'exploitation de nos ressources et l'instauration

d'industries fortes chez nous, nous deviendrons alors une quantité négligeable — nous ne serons pas au premier rang des nations qui vont de l'avant par le développement de la richesse nationale. L'huile constituera quelque jour un de nos plus importants produits naturels, qui nécessitera l'emploi d'une main-d'œuvre nombreuse, et approvisionnera d'énergie les immenses industries régionales et les flottes destinées à porter sur les marchés du monde les produits de ces industries. Tout cela doit venir, et le plus tôt l'avenir nous le donnera, le mieux ce sera pour notre pays.

Mon honorable ami et ceux qui lui sont associés dans cette grande entreprise ne demandent pas tant, après tout; ils ne demandent pas autant qu'on a accordé aux aciéries qui se sont établies au Canada. Ils ne demandent pas de primes; ils ne demandent pas au Gouvernement de leur accorder plus que la remise des droits sur l'outillage nécessaire à l'établissement de leur industrie au Canada. Cette exigence n'est évidemment pas exorbitante, et encore moins déraisonnable. Pour ma part, si j'ai à cœur les intérêts de ma province natale, et aussi les intérêts de tout le Canada, je n'hésite pas le moins du monde à appuyer la résolution de mon honorable ami; car je crois qu'elle relève non pas seulement de l'intérêt provincial, mais de l'intérêt de tout le pays et de tout l'empire.

L'honorable M. DOMVILLE: Honorables messieurs, j'ai envoyé chercher des documents que je ne comptais pas devoir utiliser si tôt, et qui démontrent que le ministère a absolument refusé de considérer la question. Mon honorable ami de Toronto (l'honorable M. Nicholls) avait raison quant au tarif; mais il y a un pouvoir supérieur — le commissaire et ses associés qui administrent le tarif, et qui peuvent décider ceci, cela, et mainte autre chose. Le mécanisme est fort compliqué. On ne désire pas priver les manufacturiers canadiens d'une occasion de produire les machines exigées. Une industrie ne saurait se développer sous l'empire désavantageux de décisions arbitraires touchant ce qui doit ou ne doit pas entrer au pays. Si ce que mon honorable ami de Toronto dit est vrai, modifions donc la loi sur cette affaire, afin que les machines puissent être admises. L'amirauté a décidé que l'huile en question était la meilleure à utiliser dans ses vaisseaux, en raison de la gravité spécifique, de l'absence de soufre et de l'inexplosibilité. Elle n'explose pas et ne dégage pas de gaz, comme d'au-

tres huiles, et elle n'avarie pas le mécanisme. C'est en somme une huile idéale.

Comme l'a dit mon honorable ami, les schistes d'Ecosse ne donnent pas plus que 60 p. 100 de la quantité d'huile rendue par les schistes des Provinces maritimes. A même le nitrogène qui produit le sulfate d'ammoniaque, on ne retire pas en Ecosse plus de 50 p. 100 du rendement obtenu au Canada.

Maintenant, indiquons le "merger" entre les "Anglo-Persian" et les usines écossaises. Ce merger abandonne littéralement les travaux à cause des frais d'extraction de l'huile. La section de raffinerie est presque arrêtée. Par leurs agents, les "Anglo-Persian" disent que leur but est d'importer en Angleterre des huiles riches qui seront mélangées avec les huiles pauvres. On disait l'autre jour que notre hydraulique allait constituer la grande source d'énergie du pays, qu'elle allait remplacer le combustible et placer les fabriques de l'Ouest-Centre en posture de ne pas avoir besoin de la protection tarifaire.

Il est un autre point de vue auquel la question peut être examinée, c'est-à-dire la localisation du combustible. On engendre aujourd'hui l'électricité et on la transmet par câble dans un rayon de trois cents milles. Voici où l'huile entre en jeu. Là où il n'y a pas d'hydraulique, l'huile peut servir à la production de l'énergie pour l'électricité. Moncton, Halifax, Fredericton, Saint-Jean pourraient être desservis d'un point quelconque. Mais nous devons tout d'abord surmonter les obstacles qui empêchent la production de l'huile. L'autre jour la "Standard Oil Company" ajoutait \$100,000,000 à son capital; et pourquoi? Pour vendre des bougies? Pas du tout, elle avait un mobile sinistre. Ces gens ont-ils assez de puissance pour enlever au peuple ce bel actif du Nouveau-Brunswick? Où trouvent-ils leur mandat? Il doit exister une coalition de pouvoir quelque part pour le leur donner. Les Etats-Unis sont sous maints rapports tout ce qu'il faut désirer. Ils nous envoient du capital, mais nous nous heurtons au droit sur les machines. Nous avons démontré à l'univers la valeur de cette matière première, nous l'avons démontré par l'analyse, et elle est admise partout, à Paris, Londres, Edimbourg, Ottawa et ailleurs, et nous devons être tirés de l'ornière. La "Standard Oil Company" lève un capital considérable pour son agrandissement. Je ne doute pas qu'on ne trouve de l'huile dans Québec. Vous en trouverez dans l'île Melville et dans la Gaspésie —

elle passera chez nous puis s'étendra à Terre-Neuve et aux Barbades, et ainsi de suite autour du globe jusqu'en Roumanie et en d'autres pays.

Ne présentons-nous pas une requête légitime? N'avons-nous pas devant les yeux ce fait, qu'il faut honorer la dette du Canada par un accroissement d'énergie, afin que nos produits puissent aller outre-mer et nous rapporter l'argent nécessaire au paiement de cette dette? Il y a un créancier et un débiteur, et ce dernier doit produire plus qu'aujourd'hui s'il veut satisfaire aux demandes du premier.

Quelqu'un a dit que j'étais plus grand que Moïse—Moïse fit surgir l'eau d'un rocher, mais j'en fais surgir de l'huile. Soit, cependant, mes honorables amis ont si bien vidé la question qu'il me reste fort peu à dire. Je crois que le sujet à l'étude impressionnera favorablement non seulement les membres de la Chambre, mais qu'il aura bonne presse et sera transmis à l'Angleterre, afin que chaque institution financière du monde sache ce que nous avons, et se demande ce qui nous retarde. Il faudra l'expliquer—le représentant de l'amirauté n'en a rien su. Les renseignements atteindront les savants et les capitalistes. Ces derniers cherchent toujours où trouver un rendement pour leur argent, et ils s'étonneront que le Canada ait fait ce qu'il a fait. Une chose ou l'autre doit être; ou l'huile n'existe pas en quantité payante, ou bien elle existe. On a péremptoirement prouvé qu'elle existait, et les Livres bleus du pays le démontrent. Mais nous sommes entravés par une pression qui vient on ne sait d'où, et qui empêche l'exploitation d'une grande industrie au Nouveau-Brunswick. Mais il est d'autres capitalistes comme ceux que j'ai cités, les compagnies Imperial Oil et Standard Oil, qui ont plus d'influence que nous et qui peuvent mieux la faire valoir. Il vaudrait aussi bien de nous adresser aux Etats-Unis.

Je regrette d'avoir si longtemps occupé la Chambre, mais je crois avoir fait mon devoir. Peut-être mon honorable ami le leader du gouvernement fera-t-il quelque déclaration sur les raisons qui ont amené le ministère des Douanes—comme l'indique la correspondance produite—à refuser l'entrée libre des machines signalées ailleurs. Je ne saurais attendre plus longtemps les documents que je croyais recevoir, mais je trouverai sans doute une autre occasion pendant la session de reprendre la question, dès que je les aurai reçus.

La motion est agréée.

L'hon. M. DOMVILLE.

BILL DU TRAITE DE PAIX.

DISCUSSION DE LA MOTION POUR LA DEUXIEME LECTURE—REPRISE DU DEBAT.

L'honorable M. CASGRAIN: Honorables messieurs, je fais appel à l'indulgence de la Chambre, car depuis que j'ai proposé, il y a dix-huit heures, la remise du débat, je n'ai pas eu le temps de rendre justice à une question de si grande importance que l'est celle dont je veux vous entretenir. Je désire m'excuser si mon discours n'est pas coordonné comme il le devrait être.

Au cours de l'hiver dernier, et en raisons de circonstances sur lesquelles je reviendrai tout à l'heure, j'ai lu maintes choses sur la Société des nations et sur le bien qui pourrait en découler pour nous.

La première question que je veuille poser est celle-ci: pourquoi nous a-t-on demandé de ratifier, au Canada, le Traité de paix? Il y a un autre traité entre la France, l'Angleterre, les Etats-Unis et l'Italie, un traité antérieur; et l'on ne nous a pas demandé de le ratifier. Pourquoi? En étudiant la question, hier soir, j'ai commencé de voir poindre l'oreille du loup sous la peau de l'agneau. Je comprends maintenant pourquoi nous sommes appelés à ratifier non pas le Traité de paix, mais le Pacte de la Société des nations. Comme nous serons liés par ce pacte, on nous invite à ratifier le traité qui le contient. Mais le traité lui-même a été ratifié il y a quelque temps par Sa Majesté le roi lui-même. Si quelqu'un en doute encore, j'en appellerai au Hansard. Le leader de la Chambre a déclaré que le traité avait été agréé par l'Allemagne et ratifié par Sa Majesté. Ceci étant acquis, la question était close. Or, nous avons devant nous un bill en deuxième lecture. Ce bill est très habilement rédigé, et personne n'imaginerait qu'une petite proposition de loi insignifiante, pas plus grosse que la main, contient tant de choses. Le paragraphe 3 de l'article premier du bill dit:

Toute dépense occasionnée par la mise en vigueur dudit traité doit être payée à même les deniers votés par le Parlement.

Cela veut dire que si nous sommes appelés par la Société des Nations—remarquez bien que je ne suis pas opposé à la Société des Nations—à courir jusqu'à l'autre bout de la terre, nous autorisons par la teneur du présent bill l'envoi d'un effectif d'hommes et le prélèvement de l'argent nécessaire aux frais de l'expédition, et ainsi de suite. Ainsi donc, à considérer le pacte de la Société des Nations et le petit bill que nous avons devant nous, nous engageons absolument

notre pays, et de l'avis d'un grand nombre, nous signons l'abandon de la dernière ombre d'autonomie que nous pourrions avoir eue. On a maintenu pendant des années que si nous voulions aider un pays quelconque, nous pouvions le faire de notre propre aveu, et que cela relevait de la discrétion de notre Parlement. Mais lorsque nous avons signé cette convention solennelle, lorsque nous devenons partie au pacte des nations, quelle que soit la décision prise par la majorité de la Société, il nous faut trouver de l'argent et des hommes pour satisfaire aux exigences qu'on nous imposera, et pour honorer notre signature; car il n'est pas dans la pratique de l'empire britannique ou de ses dominions de considérer un traité comme un chiffon. En devenant partie à cette convention, nous devrions le faire les yeux ouverts et en bonne connaissance de cause. Nous lions le pays à toutes les exigences de la Société des Nations.

L'honorable sénateur de De Salaberry (l'hon. M. Béique), disait, selon nos Débats, qu'à son sens la ratification par nous du traité était absolument inutile. J'ai ici ses propres paroles. Hier soir même, l'honorable leader de l'opposition lisait des communiqués des plus intéressants venant de lord Milner. Sachant que certains honorables sénateurs comprendraient qu'il nous est inutile de ratifier le Traité puisqu'il a déjà été ratifié par le roi, lord Milner nous dit, dans le but de nous contrôler, qu'il est douteux si les Communes d'Angleterre ont mission de ratifier le Traité, mais qu'elles vont probablement le ratifier, et qu'en conséquence nous pourrions en faire autant. On nous a même suggéré la façon dont nous pourrions le ratifier: "Vous pouvez adopter une résolution dans les deux Chambres, et cela constituera une expression d'opinion déclarant que vous êtes en faveur de ratifier le Traité." Mais avec une ruse consommée, lord Milner se garde de dire quoi que ce soit sur le pacte de la Société des Nations qui accompagne le Traité.

Je maintiens qu'aucun honorable sénateur ne saurait mieux de l'honorable représentant de De Salaberry interpréter un document de loi, et je suis très heureux de l'attitude qu'il prend. L'honorable sénateur d'Ottawa (l'hon. M. Belcourt) est absolument du même avis. C'est jusqu'à un certain point dénaturer les faits—peut-être l'expression est-elle trop sévère—de dire que nous sommes ici pour ratifier le Traité. Nous sommes ici pour approuver ou désapprouver la Société des Nations; voilà pourquoi nous sommes ici. L'honorable sénateur de De Lorimier (l'hon. M. Dandurand) et

l'honorable représentant de Halifax (l'hon. M. Roche), ont aussi parlé dans le même sens. Nous avons souvent félicité l'honorable leader de la Chambre sur son adresse consommée. Il a traité la question actuelle très joliment. Il sait que le moindre mot que je dis en l'espèce est vrai. Il a parlé, comme d'habitude, d'une façon si engageante, que le bill que nous allions avaler nous paraissait presque agréable. Et si nous le félicitons si souvent, je crois que nous devons aussi complimenter l'honorable leader de l'opposition sur les progrès immenses que par son énergie il a fait faire à la politique publique au cours des quelques sessions dernières. Il nous a donné bon exemple, et hier soir, il a fait de nos yeux tomber les écaillés en donnant lecture de la correspondance. Il a droit à sa bonne part d'éloges, et je suis certain que tous les honorables sénateurs de la gauche se joindront à moi pour le féliciter de la dextérité qu'il a apportée dans l'accomplissement de son devoir.

Je me trouvais l'autre jour au parlement de Paris. On a dit bien des choses sur notre hâte à ratifier le Traité. Or s'il est au monde un pays où l'on devrait se presser de ratifier le Traité, c'est bien la France, qui a des relations constantes avec ses voisins. J'ai cependant entendu dans la Chambre une grande discussion au cours de laquelle un personnage comme M. Louis Barthou, ancien premier ministre de France, et ministre dans plusieurs administrations, a déclaré qu'il était très douteux que le Traité pût être accepté, à moins que l'article 61 de la constitution allemande ne fût modifiée. Cet article 61 de la constitution de l'Allemagne pourvoit à l'annexion de cette partie de l'Autriche qui est allemande, et cela est absolument à l'encontre du Traité de paix. Un ultimatum a été envoyé à l'Allemagne, disant que si cet article 61 n'était pas biffé de la constitution on ne ferait aucun traité avec les Allemands.

L'honorable M. POWER: Ils ont consenti à l'effacer.

L'honorable M. CASGRAIN: Je me trouvais dans la Chambre des députés de France par une délicate attention d'un personnage qui vint ici il y a quelques années, M. Viviani, qui eut la bienveillance de m'adresser quatre cartes pour moi et mes amis, afin que nous pussions suivre les délibérations.

Le Canada a été prié de signer à cause de l'article 10, et à mon sens cet article ne s'applique pas au Canada. Il déclare que toutes les nations qui sont parties au pacte

verront qu'il n'y ait aucune agression contre un territoire. La Grande-Bretagne est la division de l'empire britannique qui possède les territoires de l'empire. J'ignore que le Canada ait des territoires en dehors de l'empire britannique. Donc, s'il y avait agression contre une partie quelconque du territoire britannique, il appartiendrait à l'Angleterre et non pas au Canada d'y voir. Je ne crois pas que l'article 10 s'applique au Canada plutôt qu'à l'Afrique-sud, à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande ou aux Indes.

Comme je l'ai déjà dit, nous n'aurons plus de pouvoir discrétionnaire une fois que nous aurons signé. Qu'une guerre soit juste ou injuste à notre avis, selon que Dieu nous accordera de voir droit, il nous faudra servir et payer. Voilà où se montre l'oreille du loup, car si l'on vous assure que vous ratifiez simplement le Traité, et si la majorité croit que vous vous contentez de le ratifier, vous entrez plutôt dans le Pacte de la Société des Nations, et dans le bill actuel nous pourvoyons à toute la dépense que cela peut entraîner.

Nous avons deux commissaires à Paris, l'honorable ex-juge Doherty, ministre de la Justice, et l'honorable Arthur Sifton, ministre des Douanes. Or, dans le discours du trône de la dernière session, le gouverneur général Son Altesse Royale le duc de Connaught déclarait que ses conseillers étaient à Paris. Voici une question délicate. Je doute fort que notre Gouvernement actuel ait adopté un arrêté du conseil nommant ces messieurs à la représentation du Canada. Je crois qu'ils ont plutôt été nommé par décret du gouvernement impérial, et qu'ils se trouvaient là à titre de représentants impériaux, et non pas comme représentants du Canada; car je ne vois pas comment ils auraient pu être admis autrement. Puisque nous sommes une colonie, nous n'avons pas de "locus standi"; et c'est précisément cela que les gens ne veulent pas entendre: nous n'avons pas été invités, et nous n'avons rien eu à voir en l'espèce. Cependant les honorables ministres Sifton et Doherty sont entrés, en se pendant aux basques de M^M. Lloyd George et Bona^o Law. Naturellement, ces derniers étaient heureux de traîner à leur suite ceux qui s'accrochaient à leurs habits, tout comme nos évêques catholiques descendant les allées de nos belles cathédrales, sont contents d'avoir deux ou trois petits caudataires pour porter leur traîne. Nos ministres se pendaient simplement aux représentants britanniques, et je dis que cela est humiliant pour notre peuple. De deux choses

L'hon. M. CASGRAIN.

l'une, ou nous avons le droit d'être là ou nous ne l'avons pas, et je ne crois pas qu'un avocat en droit constitutionnel soutienne que nous avons le droit d'y être. Il aurait donc mieux valu nous abstenir et nous confier au gouvernement de la Grande-Bretagne et au roi quant au Traité, comme cela devait être, et l'on devrait cesser de nous blouser et de nous faire croire que nous sommes une nation, que nous avons une voix au chapitre. Nous n'avons absolument pas de "locus standi" à Paris, comme vous l'ont dit les honorables sénateurs d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt), de De Salaberry (l'honorable M. Béique), et de De Lorimier (l'honorable M. Dandurand).

Si nous avons un droit quelconque d'être là, que dire de la pauvre petite Terre-Neuve? Vous ne voyez pas un mot à son sujet. Elle a un gouvernement comme le nôtre, et comme nous un gouverneur général. Pourquoi ne l'aurait-on pas invitée? Est-ce parce qu'elle est un pays pauvre et petit? Ses représentants n'auraient-ils pas pu se faufiler derrière quelqu'un? Si nous avions eu des droits, Terre-Neuve en aurait eu tout autant, et elle se serait trouvée là, soyez-en sûrs. Les petites communautés sont très jalouses des prérogatives qu'elles peuvent avoir. Mais Terre-Neuve n'était pas représentée, et je défie la contradiction sur ce point. Terre-Neuve étant très exiguë, elle aurait pu être amenée, tout comme il est loisible aux parents qui assistent à des fêtes quelconques d'amener leurs enfants, sous prétexte que les mioches aiment avoir des glaces et des gâteaux.

Je ne me propose pas de discuter en détail les dispositions du Traité, ce serait trop long; mais je voudrais attirer votre attention sur l'article 246, lequel se lit:

Dans les six mois qui suivront la mise en vigueur du présent traité, l'Allemagne devra restituer à Sa Majesté le Roi du Hedjaz le Coran original ayant appartenu au Calif Osman et enlevé de Médine par les autorités turques pour être offert à l'ex-empereur Guillaume II.

Le crâne du Sultan Makaoua ayant été enlevé du protectorat allemand de l'Afrique orientale et transporté en Allemagne sera, dans le même délai, remis par l'Allemagne au gouvernement de Sa Majesté britannique.

Cet article a fait sourire. Un particulier qui pendant des années a été ministre du cabinet et occupe actuellement un poste élevé, s'est trouvé mortifié de l'absence, dans le Traité, d'un mot quelconque au sujet du Canada ou de notre premier ministre le très honorable sir Robert Borden, alors qu'il est question du roi du Hedjaz, du Coran, du Calif Osman et aussi du crâne du sultan Ma-

kaoua. Cet ancien ministre s'écrit: "Je suis vexé; j'avais cru que nous ferions mieux que cela."

Ce monsieur n'était pas au courant comme il aurait dû l'être. La question est plus importante qu'elle ne paraît de prime abord. S'il est une chose bien faite par l'Angleterre, c'est la restauration de ces objets qui nous semblent risibles, pour la bonne raison que le roi de Hedjaz a dans son territoire les deux villes saintes de Médine et de la Mecque, but des pèlerinages accomplis par les Fils du Prophète. Comme tout le monde le sait, le royaume de Hedjaz se trouve à l'est du golfe de Suez et de la Mer Rouge; Aden est d'un côté, le Caire de l'autre. Nous savons aussi que le roi George est le plus grand souverain de mahométans du globe, et peut-être le plus grand qui existât jamais. Il tient sous son sceptre absolu plus de cent millions de Mahométans. Il y en a 67,000,000 dans les Indes seulement. En lisant l'autre jour que l'Angleterre prenait possession et suzeraineté de la Perse, après la retraite des Russes, nous avons compris que c'était là un aspect de la même politique, parce que dans le but de se rendre propices les Musulmans, qui forment une si grande partie — plus du quart — de la population de l'empire britannique, la Grande-Bretagne a pris sous son aile un protectorat et une zone d'influence dans cette partie étroite de la Perse qui se trouve entre le golfe Persique et la mer Caspienne. Le territoire couvre au plus une longueur de six à sept cents milles. Partant du Maroc à l'ouest, les Musulmans s'étendent à travers l'Afrique et l'Asie jusqu'aux frontières de la Chine. Tout se trouve à peu près dans la même latitude. La zone qu'ils occupent en Asie mesure près de mille milles du nord au sud, et de quatre à cinq mille milles à l'est et à l'ouest. En Afrique, leur territoire est de sept à huit cents milles du sud au nord et traverse en largeur tout le septentrion africain. Voilà le chaînon qui unit les Musulmans de l'est à ceux de l'ouest. C'est un territoire des plus importants, et l'Angleterre, en s'y installant, pourra maintenir ses sujets des deux côtés. Elle tiendra ici l'écumoire et seules les nouvelles qu'elle autorisera y pourront passer. En calmant ces peuples, on assure la tranquillité des Indes. Les 67,000,000 de Musulmans des Indes sont les plus riches et les plus puissants, ce sont les patrons de main-d'œuvre, etc.; et si l'Angleterre a la sympathie des Mahométans des Indes, elle n'a pas à craindre de troubles dans ce pays. Les Afghans sont, aussi, intéressés, car l'Afghanistan est fortement peuplé de Musul-

mans. Permettez-moi une prédiction. La vieille cité de Constantinople est restée aux mains des Turcs depuis 1453, sous le nom de Stamboul, et elle a toujours été le siège du "Père des Fidèles", bien qu'elle ne soit pas une cité sainte. Je prédis que les Musulmans ne permettront jamais qu'on en chasse les Turcs, et qu'il y ait ou non un Pacte, le Sultan demeurera à Constantinople, et ceux qui l'y maintiendront sont des gens que nous connaissons bien. Je ne les blâme pas de ce chef, car, après tout, l'empire britannique doit surveiller ses propres intérêts tout comme les autres empires.

Maintenant, parlons du crâne du sultan Makaoua. C'était un grand sultan. Les musulmans de l'Afrique orientale le vénèrent. C'est une espèce de saint. L'enlèvement de son crâne équivalait, disons-le comme exemple, au vol des reliques de Sainte-Anne de Beaupré dans notre province de Québec. Je suppose que semblable événement mettrait toute la province en feu.

Parlons du Coran, et surtout de l'exemple particulier dont il s'agit. Nous savons que le Coran a été fait par le gendre de Mahomet, qui épousa Fatima, fille favorite du prophète; car Mahomet, comme Notre-Seigneur Jésus-Christ, n'a jamais rien écrit lui-même. Quand je dis que le Sauveur n'a jamais rien écrit lui-même, je veux être absolument exact; je crois qu'il a écrit une fois. Lorsque les Juifs lapidaient une femme adultère, il se mit à écrire sur le sable. Voilà le seul écrit de Jésus dont nous ayons entendu parler. Mahomet n'écrivit jamais, mais lorsqu'il fut mort, son gendre, avec l'aide de sa femme Fatima, se mit à composer le Coran. Or, d'autres personnes avaient écouté Mahomet, et voilà bien qu'il parût quatre éditions du Coran et que les gens ne surent plus laquelle était l'authentique. Si vous lisez les Evangiles de saint Mathieu et de saint Jean, vous verrez qu'ils ne s'accordent pas exactement sur les détails de la Passion; il y a une différence entre eux. Il y avait aussi une différence dans le Coran, et cela ne pouvait convenir, puisque la religion de Mahomet est une religion positive: Crois ou meurs! Et comme c'est une religion positive, les gens dirent: "Nous devons avoir un seul Coran." En conséquence, le Calife Osman se fit apporter les quatre versions et s'écria: "Or nous allons régler la question." Puis, après de longues délibérations, on choisit un texte. Alors le Sultan dit: "Donnez-moi les trois autres copies." Et il les détruisit, afin qu'il n'y eût jamais de discussion à leur sujet. Et maintenant l'Angleterre, sachant combien ce document original est précieux,

comprenant ce que le Coran signifie aux yeux des Mahométans, ordonne qu'il soit rendu par le Kaiser au roi du Hedjaz.

Quelle sera votre posture, une fois que vous aurez approuvé le pacte de la Société des nations? Il y aura d'autres traités; il y aura un traité avec l'Autriche tout prochainement. Je me demande s'il nous faudra ratifier ce traité et tenir une autre session à cette fin? Il y aura un traité avec la Bulgarie, et je suppose qu'il nous faudra ratifier aussi ce traité, parce que s'il est excellent de ratifier un traité, il doit l'être également de ratifier tous les traités qui se présentent, et il nous faudra revenir. Il y aura aussi un traité avec la Turquie, et lorsque nous ratifierons celui-là, nous dirons que les Turcs auront permission de rester à Constantinople; parce que nous avons grand nombre d'amis chez les Mahométans. Mais je crois que nous n'entendrons jamais parler des autres traités; nous considérons, je le pense, que le roi George est bien capable de les ratifier, et admettons qu'il a bonne raison de le faire.

Je crois que l'honorable sénateur de De Lorimier (l'honorable M. Dandurand) s'est permis hier un lapsus linguæ, en disant que le Canada avait déclaré la guerre à l'Allemagne. J'aimerais savoir comment nous nous y prendrions? Nous n'avons pas le mécanisme voulu. Comment le ferions-nous? Je suppose que le moyen le plus rapproché d'y arriver serait de prendre le tramway, de nous rendre à l'hôtel du gouvernement, de dire au Gouverneur général que nous aimerions déclarer la guerre, et de lui demander d'avoir l'obligeance d'en avertir le secrétaire d'Etat pour les colonies. Qu'arriverait-il? Il y aurait un câblogramme ainsi conçu: "Devonshire, Ottawa. Dites à nos enfants d'être sages, ou bien il nous faudra descendre et leur donner nous-même la fessée." Mais notre pauvre petite milice est pour la défense de notre territoire seulement. Il nous est défendu de la mener hors du Canada, parce que, évidemment, nous plongerions l'Angleterre dans une guerre. Supposons que nous enverrions quelques régiments au delà de la frontière. Qu'advierait-il? Il y aurait casus belli. Voilà pourquoi notre loi confédérative dit que notre milice peut servir seulement dans les limites du Canada, pour la défense de notre propre territoire, et à rien autre chose.

Nous avons, pendant des années, entendu dire que le Canada était en guerre quand l'Angleterre était en guerre. Il y a un corollaire à cela: quand l'Angleterre occupe son temps aux œuvres de paix; elle trafique avec l'Allemagne et fait beaucoup d'argent,

L'hon. M. CASGRAIN.

et c'est un bien qu'il en soit ainsi. Je suppose que nous pouvons nous aussi trafiquer avec l'Allemagne, si l'Angleterre le fait.

L'honorable sénateur de Halifax (l'honorable M. Roche) a dit ce que j'ai souvent répété dans la Chambre ces temps derniers: le Canada n'est pas une nation. Je suis très heureux de voir au pays des gens assez courageux pour affirmer que nous ne sommes pas une nation, mais une colonie. Je suis heureux qu'ils admettent ce fait et comprennent qu'à titre de coloniaux nous ferons notre devoir en servant notre roi comme nous l'avons fait dans le passé. Nous savons qu'un nouveau blocus de l'Allemagne a été déclaré hier; cependant, nous n'avons pas été consultés. Si nous étions une nation, on ne décréterait pas sans nous consulter le blocus d'une autre nation avec laquelle nous serions en pleine paix.

L'honorable M. FOWLER: A-t-on consulté le Brésil?

L'honorable M. CASGRAIN: On a dû le faire. La conférence des représentants des cinq puissances siège encore. Les gros y sont appelés puissances, et les petits, des Etats; et nous ne sommes même pas parmi les Etats, mais une simple colonie. S'il se fait quelque chose, les ambassadeurs sont là, heureusement.

Venons-en maintenant au pacte de la Société des Nations. Il m'arrive d'être renseigné sur ce point, car l'hiver dernier j'ai fait un discours ici — je crois que c'était en réponse au discours du Trône — et pour une raison ou une autre ce discours fut en partie câblé outre-mer; il paraissait dans le "London Times" le 10 mars. Un monsieur du nom de Heber-L. Hart, C.R., docteur en loi de l'université de Londres, m'écrivit immédiatement qu'il avait lu mon discours, et m'envoya un livre fort intéressant que j'ai ici devant moi. Il porte le titre de "The Bulwarks of Peace" (Les Boulevards de la Paix.) Ce livre cite plusieurs autres travaux écrits sur le pacte de la Ligue. Je m'intéressais à la question, et je me mis à l'étudier. Il est naturellement difficile de tout résumer en si peu de temps. Ce livre établit que huit Etats suffisent pour assurer le contrôle absolu. Un milliard sept cent millions d'habitants ne sont pas nécessaires, ni même cinquante des soi-disant Etats indépendants.

Il n'y a rien de neuf dans cette Société des Nations. Il y avait en 1915 ce qu'on appela la Sainte Alliance. Il y eut à Vienne un congrès après les grandes guerres de Napoléon. Tout le monde européen y était représenté. Les Américains n'y participèrent

rent point à l'époque. On décida là et alors qu'il n'y aurait plus de guerre. Il n'y en eut pas en effet pendant quelque temps, bien que six mois plus tard 123,000 Français marchassent sur l'Espagne—mouvement qui fut bloqué. Si vous interrogez la plus lointaine jurisprudence, vous voyez que Grotius, dans "De Jure et Belli et Paris", recommandait un Congrès des puissances chrétiennes pour assurer la paix. Il dit que le Congrès devrait avoir assez de force pour appliquer ses pouvoirs, que les armées des nations du Congrès fourniraient la force nécessaire; car quel que soit votre droit, il vous faut la puissance, ou les méchants feront à leur gré. Il faudra donc que la Société ait une armée plus forte que celle de ses adversaires, ou bien le droit ne prévaudra point. Ce congrès des puissances chrétiennes devait forcer les autres puissances à accepter la paix à des conditions équitables. C'était là la règle d'or.

Avant l'abbé de Saint-Pierre, le duc de Sully, un ancien ministre de Henri IV de France, avait préparé pour le roi un projet de la Ligue européenne. Plus tard, en 1913, l'abbé de Saint-Pierre composa, en dix volumes son "Projet de paix perpétuelle". Comme on découvrit que les gens ne lisaient pas les dix volumes, en condensa le tout en un seul tome, dont copie se rencontre ici même à la bibliothèque du Parlement. Ce travail fut imprimé en 1736 et se trouve en bon état. Vous trouverez là les "14 points" et bien d'autres choses. Vous y verrez exactement ce que les Etats-Unis discutent aujourd'hui. C'est toujours la même histoire. Toute nation qui s'engage dans la Ligue doit perdre une partie de son pouvoir souverain; il lui faut accepter d'être gouvernée, non pas à son gré, mais au gré de la majorité. L'abbé de Saint-Pierre fit cette déclaration, et elle est encore vraie de nos jours. Il disait que non seulement la "Grande Maison d'Europe", comme il l'appelait, "serait protégée contre l'invasion étrangère, mais qu'un roi pourrait même résister à la guerre civile, parce que les autres nations lui aideraient à vaincre ses propres sujets s'ils tentaient de se soulever contre lui. On croyait qu'il n'y aurait plus de guerre après le traité d'Utrecht (1713).

Le second point portait qu'il serait fait sur tous un prélèvement mensuel. J'ignore si, dans le pacte actuel, il s'agit d'un prélèvement mensuel ou annuel qu'il nous faudra payer, mais il y aura souscription parce qu'il faudra bien payer les frais de la Société des Nations. Si nous signons, nous devons payer notre part. Cela pourra être léger en temps de paix, mais très dispendieux en

temps de conflit à cause de guerres dans lesquelles nous n'aurons rien à dire. C'est là un point très important. Nous n'avons pas de voix en l'espèce. Le parlement impérial ou le roi décideront si oui ou non nous aurons la guerre. Nous n'aurons pas de voix mais nous pourrions mourir et payer. Voilà pourquoi j'ai prétendu que nous devrions avoir représentation, au lieu de nous accrocher à la traîne des autres. S'il y avait fédération de l'empire britannique, nous devrions avoir voix délibérante tout en étant tenus de suivre la majorité.

Tous les pays qui devinrent membres de cette Ligue de 1713, renoncèrent au droit de faire la guerre sans recourir à la médiation ou à l'arbitrage, et si un pays déclarait la guerre sans le consentement de la Société des Nations, les autres se liguèrent contre lui. Une fois entré dans la Société d'aujourd'hui — et c'est pourquoi nous devrions regarder où nous allons — la majorité gouvernera, même contre le gouvernement britannique, et le gouvernement britannique songera d'abord à lui-même, et toujours — ce sera une seconde préférence, pour ainsi dire.

Le quatrième point portait que quiconque désobéissait aux ordres de la Ligue se trouvait en face des autres nations, qui se coalisaient pour combattre l'état récalcitrant. Voilà quelque chose que nous devrions envisager avant de nous lancer dans la Société des nations.

Les plénipotentiaires pouvaient établir des règlements, et la majorité absolue gouvernait. On ne pouvait modifier un article fondamental sans le consentement unanime. C'est presque mot pour mot ce que le président des Etats-Unis proposait. Evidemment, le président des Etats-Unis a visité notre bibliothèque et a lu le "Projet" de l'abbé de Saint-Pierre, ou bien il en a un exemplaire chez lui.

En nous rapprochant de notre époque, nous voyons que le grand philosophe Kant, après avoir oscillé de tout côté, recommandait aussi en 1797 un congrès des nations afin de donner la paix perpétuelle à l'humanité.

Au commencement du XIe siècle, il y eut un autre congrès à la Haye, et toutes les puissances européennes y furent représentées. On croyait prévenir la guerre, mais malheureusement cela n'arriva pas. Vous avez donc eu Grotius, de Saint-Pierre et Kant. Ils avaient tous découvert la vérité essentielle: que pour empêcher la guerre, les nations devaient agir collectivement, et la guerre ne pouvait être prévenue que par l'union des peuples.

Or, il y a eu changement. Du Moyen-âge à 1850 on avait cru qu'il se produirait un démembrement, et que les Etats deviendraient à peu près égaux en importance, et seraient distribués sur toute la face du globe. Le monde avait vu les treize colonies abandonner l'Angleterre; il avait vu l'Espagne perdre son domaine américain; il croyait même que le Canada deviendrait indépendant, et que l'Australie choisirait ses propres destinées. Mais depuis 1850, au lieu d'une sécession, il y a eu fusionnement. Les Etats-Unis sont plus forts et plus liées que jamais; personne au Canada ne songe à quitter l'Empire; l'Australie a prouvé son loyalisme. Au lieu d'une rupture de l'empire, il y a eu cohésion. L'Afrique-Sud y est entrée. Mais malgré cette fédération, cinquante états sont encore indépendants: de petits Etats comme le Portugal, la Grèce, la Serbie, le Monténégro, même la Bulgarie et la Roumanie. Ces petits pays s'appellent indépendants, bien qu'ils ne le soient pas à vrai dire. Au moment où il se produit des troubles à l'intérieur, le gros état voisin se tourne de leur côté. Nous l'avons vu en Serbie.

Il y a quarante-deux petits Etats de ce genre; trente-sept n'ont pas une population moyenne de trois millions et quart; ils ne sont pas aussi grands que le Québec ou l'Ontario. Quelle chance auraient-ils s'ils étaient voisins de l'Allemagne ou de toute autre grande puissance? Ils restent à la merci des grands Etats les plus rapprochés.

Il y a environ 1,734,000,000 individus sur terre, d'après les derniers chiffres. Le dénombrement de la Chine est très difficile, et il peut y avoir des erreurs dans ce chiffre global, mais il est assez précis en dehors de cela. Sur ces 1,734,000,000 d'individus, 1,450,000,000 appartiennent aux huit grandes puissances, et les quarante-deux autres Etats se divisent le résidu. Six de ces puissances ont gouverné l'Europe et le monde, depuis des temps qui dépassent la mémoire. Or, les Etats-Unis sont entrés dans le grand jeu universel, comme l'a fait le Japon. Cela fait huit grandes puissances. Avec un conseil agissant pour ces huit puissances dans la promulgation des ordonnances nécessaires, la majorité absolue aura le contrôle, et vous verrez que cinq de ces puissances gouverneront. Quant il s'agit de voter, les grandes nations ont l'avantage. C'est comme une compagnie à fonds social ou la majorité des parts détient le contrôle; mais ici, au lieu d'actions, c'est la population qui compte. Les petits pays sont groupés quatre ou cinq ensemble, et obtiennent un vote. Or, on déclare que sous l'empire du

L'hon. M. CASGRAIN.

pacte nous devons avoir une voix. Comment l'aurions-nous? L'Angleterre sera l'une des cinq, mais les autres élus pourront voter pour quelqu'un—et ce ne sera pas un Anglais.

L'honorable W. B. ROSS: Ce pourrait l'être.

L'honorable M. CASGRAIN: Ce sera bien étonnant si les quatre ou cinq pays ne peuvent pas trouver chez eux un représentant sans le chercher à l'étranger. L'honorable sénateur admettra que la chance d'inviter un étranger est plutôt faible.

L'honorable W. B. ROSS: On peut le faire en théorie.

L'honorable M. CASGRAIN: En théorie, certes; mais vous pouvez tout faire, en théorie.

L'honorable W. B. ROSS: Eh! nous nous bornons à cela, maintenant.

L'honorable M. CASGRAIN: Puis, comme je l'ai dit, il y a une disposition nouvelle: il n'y aura pas de guerre sans consentement, sauf pour le "statu quo". Je suppose qu'en ce sens un pays n'aurait pas à consulter la Société des nations avant de se défendre contre une puissance qui voudrait renverser le statu quo; il n'aurait pas à attendre la permission des autres pour chasser l'agresseur. Et de même dans le cas d'une annexion volontaire: si un pays voulait s'annexer à un autre, si les deux intéressés étaient consentants, il ne serait pas nécessaire de consulter la Société, et cette dernière n'empêcherait pas cette annexion.

Mais on ne peut douter que l'Etat serait obligé d'obéir, et la perte de la souveraineté est justement ce qui à l'heure actuelle inquiète tant les Etats-Unis d'Amérique. Le Sénat américain ne veut pas qu'une des prérogatives des Etats-Unis soit amoindrie d'une façon quelconque.

L'honorable M. McMEANS: Puis-je poser une question à l'honorable sénateur? Voudrait-il nous dire dans quelle posture se trouverait notre pays en refusant de ratifier le traité?

L'honorable M. CASGRAIN: Je suis très heureux que l'honorable sénateur m'ait posé cette question, car j'ai ici même le Hansard des réponses meilleures que je n'en pourrais faire. Tout d'abord, je citerai la réponse donnée par mon leader (l'honorable M. Bostock):

Je comprends d'après le traité qu'on décidera sur la part précise du Canada et des autres nations en hommes, en argent, en navires et en

diverses autres choses. Autant que je le vois actuellement, nous aurions été en meilleure posture si le Canada n'avait pas été partie à la Société des Nations au delà de la part qu'il aurait comme division de l'empire britannique. Nous aurions pu alors nous présenter volontairement et prendre en temps et lieu la décision utile, selon les nécessités du moment, comme nous l'avons fait en 1914. Sous serions libres de donner à notre gré notre maximum d'effort.

Il nous resterait quelque liberté, mais, comme je l'ai dit au début, toute ombre d'autonomie qui nous restait disparaît une fois que nous signons le traité.

Voici une autre citation du discours fait par mon autre chef, l'honorable sénateur de De Lorimier (l'honorable M. Dandurand):

Nous avons accepté des obligations internationales sans obtenir en retour une reconnaissance internationale. Nous ne serons jamais représentés dans le Conseil de la Société, parce que les quatre représentants pour lesquels nous pourrions voter ne seront pas choisis dans l'empire britannique, qui déjà sera l'un des neuf. Je vois nettement que le Canada assume des obligations considérables sous l'empire de l'article 10 du traité; et puisque nos ministres, nommés de leur propre mouvement, ont obtenu le droit de paraître au traité et d'apposer leur signature à ce document historique, je ne leur reprocherai pas de l'avoir accepté avec les obligations qu'il comportait.

Je crois que cela répond assez bien à l'honorable sénateur.

L'honorable M. BRADBURY: Pas du tout.

L'honorable M. McMEANS: Je ne crois pas. Cela n'est pas une réponse à la question.

L'honorable M. CASGRAIN: Je tenterai donc de répondre moi-même, si l'honorable sénateur n'aime pas les réponses des autres sénateurs. J'ai ici la réponse, quelque part.

L'honorable M. CROSBY: J'espère que vous la trouverez.

L'honorable M. CASGRAIN: Je citerai l'honorable sénateur de De Salaberry (l'honorable M. Béique):

Je dis donc que notre ratification du traité n'a aucune valeur. Que nous le ratifions ou que nous refusions de le ratifier, cela ne fait absolument aucune différence, et le traité devient quand même efficace dans toutes ses dispositions.

Cela satisfait-il l'honorable sénateur?

L'honorable M. McMEANS: Non.

L'honorable M. CASGRAIN: (Lisant):

J'appelle votre attention, honorables messieurs, sur le fait que la Société des Nations fait partie du traité, et en conséquence, du moment que le traité entre en vigueur, nous sommes liés,—comme parties au traité, parce que nous appartenons à l'empire britannique,—par

toutes les dispositions de la Société des Nations, laquelle est une division du traité.

Cela devrait répondre à l'honorable sénateur, évidemment. Dans le cas contraire, c'est qu'il ne veut pas avoir de réponse.

L'honorable M. McMEANS: Je crains qu'on ne me réponde pas.

L'honorable M. CASGRAIN: En voici une autre:

Si les Dominions n'étaient pas envisagées comme entités distinctes, l'empire, tel que représenté par le gouvernement britannique, serait seul rendu contributoire, et chacun des Dominions serait libre en tout cas de décider s'il devrait ou non contribuer, soit en hommes ou en argent, avec le gouvernement britannique.

L'honorable W. B. ROSS: Cela relève à peine de la proposition que ce serait tout à fait la même chose si l'on signait ou ne signait pas.

L'honorable M. CASGRAIN: Mais l'honorable sénateur (l'honorable M. McMeans) me demande dans quelle posture nous nous trouverions, si nous serions dans la même position, en signant ou non le traité. Une autre réponse vient de votre côté de la Chambre (la droite).

L'honorable W. B. ROSS: Mais selon la théorie de l'honorable sénateur, nous serions liés, sous l'empire de la Société des Nations, que nous en signions ou non le pacte, parce que le gouvernement britannique aurait signé.

L'honorable M. CASGRAIN: Certainement. L'honorable sénateur ne nie pas cela. Le nie-t-il?

L'honorable W. B. ROSS: De quelle façon le fait de signer aggrave-t-il votre position?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Vous allez vous trouver dans une impasse si vous continuez.

L'honorable M. CASGRAIN: Je ne le crois pas. Il est toujours agréable d'attirer un peu d'attention. Cela vaut mieux qu'endormir les membres de la Chambre.

Chaque petit Etat indépendant bénéficiera en l'espèce, mais nous n'aurons aucun profit, parce que l'Angleterre peut s'occuper de nous aussi bien que nous-mêmes.

Puis viendrait le désarmement nécessaire. D'après le pacte de la Société des Nations, aucun pays ne pourra avoir une forte armée, parce que cela constituerait toujours un danger pour la paix du monde. Et non seulement le désarmement sera-t-il nécessaire si la Société des Nations doit fonctionner. Les représentants des grandes

puissances demanderont en premier lieu: "Pourquoi vous armez-vous? Pourquoi construisez-vous des vaisseaux? Pourquoi entretenez-vous une grosse armée? A qui voulez-vous faire la guerre? Il vous faut arrêter ou diminuer ces armements." Puis les représentants des cinq grandes puissances se réuniront. Les quatre autres, nommés par les quarante-deux autres puissances, n'auront pas grand'chose à dire.

Ensuite, il n'y aura plus de conscription. Cela fera de la peine à quelqu'un sans doute. La conscription sera bannie du globe.

L'honorable M. CROSBY: Cela devrait vous agréer.

L'honorable M. CASGRAIN: Mon fils n'a pas attendu la conscription pour aller à la guerre.

L'honorable M. CROSBY: Vous devriez en être content, sûrement.

L'honorable M. CASGRAIN: De plus, la Société des Nations aura le devoir de surveiller les relations internationales et d'intervenir avant la déclaration de guerre. On établira un tribunal judiciaire pour régler les questions de droit. S'il surgit d'autres questions que des questions de droit, elles seront soumises à la médiation ou à l'arbitrage. Je crois que cela fera beaucoup de bien. Bien que tous les dominions britanniques en dehors des îles britanniques soient appelés à la conférence, nous n'avons pas de locus standi, et notre présence ne nous donne absolument rien. Voici une question que je désirerais poser à l'honorable sénateur de Winnipeg (l'honorable M. McMeans). Supposons que les représentants de la Grande-Bretagne décident et votent dans un sens, et que les dominions britanniques votent dans l'autre. Qu'en résultera-t-il?

L'honorable M. BELCOURT: Ils n'ont pas de vote.

L'honorable M. CASGRAIN: Je le croyais, mais je voulais faire ressortir ce point.

L'honorable M. McMEANS: Je n'admets pas du tout cette proposition. Je n'admets pas que les dominions d'outre-mer n'ont pas de vote ou d'influence. L'honorable sénateur l'affirme, mais j'ignore sur quoi il se base.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur peut proposer l'ajournement du débat. Des copies du Traité sont à notre disposition, et si l'honorable sénateur n'en a pas, je lui prêterai la mienne pour qu'il se renseigne par lui-même.

L'hon. M. CASGRAIN.

L'honorable M. McMEANS: Je n'entends pas ajourner le débat, pour l'excellente raison que, comme on l'a démontré l'autre jour à la Chambre des communes, le pays dépense actuellement trop d'argent pour le temps perdu à des arguties. Je ne veux pas me rendre complice de dépenses inutiles.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous n'avons pas du tout de voix dans le Conseil. Il y a un comité consultatif général formé des représentants de plusieurs Etats dont tous les noms sont donnés. Ces représentants sont répartis en groupes ayant chacun une voix, et cela fait quatre voix dans le Conseil; or nous ne sommes pas du tout dans ces groupes. Nous nous trouvons dans une catégorie à part, tout seuls. Nous sommes dans l'Assemblée seulement, et s'il y a séance générale de l'Assemblée, nous pouvons dire notre avis.

L'honorable M. CROSBY: Et conseiller sur la conduite à suivre.

L'honorable M. CASGRAIN: Endurez-moi quelques instants seulement, et j'aurai fini. Un corps représentatif auquel toutes les nations prendraient part assurerait certainement, je le crois, le bien-être de l'univers; car il serait consentant de donner justice à chaque Etat, et tous les Etats, sur-tout les plus petits, obtiendraient justice.

Il se fait beaucoup de bruit aux Etats-Unis, comme nous le voyons, et je suis sûr que tous nous déplorons avec les Américains la maladie si soudaine de leur président, M. Woodrow Wilson, qui a été frappé au milieu de cette crise sérieuse.

L'honorable M. DOMVILLE: Ils succombent tous.

L'honorable M. CASGRAIN: Samedi dernier, les journaux de New-York, tant républicains que démocrates, déploraient unanimement la maladie du président. La dernière fois que mon cher et regretté chef sir Wilfrid Laurier a parlé à Montréal, lors d'une grande assemblée tenue au Monument National sous les auspices de la "Fifth Sunday Association", il parla une heure et demie, et tint son auditoire sous le charme de son éloquence sans rivale. Il disait dans ce discours que les Etats-Unis étaient un peuple heureux, parce que dans leur guerre d'indépendance ils avaient eu George Washington; dans la guerre de Sécession, ils avaient découvert Abraham Lincoln, et dans la grande guerre universelle, ils avaient eu Woodrow Wilson. Il disait que c'était un grand bien que la Providence eût donné des hommes de cette trempe aux

Etats-Unis dans les époques critiques de leur histoire.

Un mot, et je termine. Chacun a son projet favori, et j'ai le mien. La fédération de la commune britannique des nations est une condition essentielle au maintien de la paix générale. Lorsque nous aurons une fédération des nations dans l'empire britannique, et lorsque — comme je l'ai entendu dire à mon vieux collègue sir Richard Cartwright — les Etats-Unis et la commune des nations de l'empire britannique s'uniront, on aura plus fait pour la paix universelle que toutes les autres tentatives.

L'honorable M. POWER: Honorables messieurs, je ne me lève pas dans l'intention de parler à la Chambre, mais simplement de poser une question à l'honorable sénateur qui vient de prendre son siège, afin que ma vision mentale plutôt obscurcie soit éclairée. Je me suis peut-être trompé, mais j'ai compris que l'honorable sénateur avait déclaré au début de son discours que le Canada était en guerre lorsque l'Angleterre était en guerre. Est-ce exact?

L'honorable M. CASGRAIN: Oui.

L'honorable M. POWER: Alors, appliquons ce principe: Si dans les conditions actuelles, en l'absence du Traité ou de la Société des Nations, le Canada est toujours en guerre lorsque l'Angleterre est en guerre, quelle différence le Traité ou la Société des Nations peuvent-ils bien faire?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Honorables messieurs, la discussion actuelle me semble plutôt académique, et je ne propose pas de dire des généralités quelconques sur le Traité ou sur la Société des Nations. Je désire appliquer mes brèves observations surtout à notre statut. On a maintes fois ici répété que le Canada est une colonie. Selon ma façon de voir la question, le Canada, aux yeux du droit constitutionnel, n'a jamais été une colonie depuis qu'il est sous la domination britannique. Une colonie, au sens ordinaire du mot, est un territoire trouvé vacant et pris par une nation civilisée, ou un territoire enlevé à des aborigènes. Le Canada a été enlevé aux aborigènes par les Français, mais lorsque les Anglais sont venus au Canada, ils sont venus en conquérants. Ils trouvèrent ici une race blanche, un peuple civilisé, et le pays leur fut cédé. J'ignore s'il est dans l'histoire un pays que l'on considère à l'égal d'une colonie quand il est passé sous la domination d'un autre pays, comme le Canada a passé sous la domination anglaise. L'Alsace ne serait pas appelée colonie

pendant la domination allemande. Personne ne dira que la Pologne, qui fut partagée entre la Russie, la Prusse et l'Autriche, constituait des colonies. L'Irlande n'a jamais été appelée une colonie. Pourquoi appellerait-on colonie le Canada? Le Canada est un territoire annexé à l'empire britannique par conquête. Blackstone est l'autorité sur la définition des colonies en droit anglais. Je n'ai pas eu l'occasion de le consulter depuis longtemps, mais je crois que le statut du Canada ne peut être inclus dans l'une quelconque de ses définitions. L'Australie fut une colonie, à l'origine.

L'honorable M. BELCOURT: Une colonie de la Couronne.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Une colonie.

L'honorable M. BELCOURT: Une colonie de la Couronne.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Toutes les colonies furent des colonies de la Couronne à l'origine.

L'honorable M. BELCOURT: Il y a cependant une distinction profonde.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je ne vois pas de colonie qui n'ait été à l'origine une colonie de la Couronne. Mais nous nous en tiendrons à notre idée. L'Acte de l'Amérique britannique du Nord est la charte de nos libertés, et sous son empire, nous avons l'autorité voulue pour l'adoption de lois sur la paix, l'ordre public et le bon gouvernement du Canada; et nous avons interprété que cela nous permettait de lever une armée pour la défense du Canada. Si notre gouvernement juge que c'est pour la défense du Canada, nous pouvons envoyer des armées outre-mer, comme nous l'avons fait deux fois. Au fait nous avons envoyé une armée en Afrique-Sud, non pas seulement, comme on pourrait le croire, pour la défense du Canada, mais il tombait sous l'autorité du Canada d'en agir ainsi comme mesure pour le maintien de la paix du pays—pour assurer la cohésion de l'empire. Comme je l'ai dit, le gouvernement peut lever des troupes, mais le gouvernement ne peut pas déclarer la guerre. Le roi seul peut le faire. Il a seul le pouvoir, absolument, sans l'intervention du Parlement. Le Parlement contrôle le Roi, parce que le Parlement fournit le nerf de la guerre. Je crois qu c'est lord Grey qui a dit récemment que le Roi déclarait la guerre ou la paix sur avis de ses ministres. C'est là une pratique nouvelle greffée sur la constitution britannique. Cette pratique n'était pas ad-

mise par la constitution britannique lorsque le Canada devint un dominion, et depuis la Confédération, ni le parlement ni le gouvernement britanniques n'ont eu autorité ou pouvoir quelconque d'adopter une loi, ou d'établir une coutume qui pût nous lier comme dominion.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question? Le Parlement impérial pourrait-il demain révoquer notre loi confédérative?

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Le Parlement impérial ne peut pas demain révoquer l'Acte confédératif et garder sa foi envers le Canada. Le parlement britannique a donné l'indépendance aux Etats-Unis; il peut révoquer sa décision et envahir les Etats-Unis s'il le désire. Le gouvernement britannique a fait des traités et peut les rompre. Il pourrait révoquer notre constitution, mais nous ne nous soumettrions jamais à cette révocation. Par sa seule force, mais sans droit constitutionnel, la Grande-Bretagne peut révoquer sans notre consentement l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Elle a le pouvoir et la force de faire ce qui lui plaît. On nous a donné notre charte tout comme on a donné à tout sujet britannique son droit à l'*habeas corpus*. Le parlement britannique peut enlever ce droit au peuple d'Angleterre, mais le peuple ne se soumettrait pas. Naturellement, un peuple ou un particulier peut bien faire la loi qu'il veut, mais c'est autre affaire que la mettre en vigueur. Ma proposition est: nous avons sous l'empire de notre constitution autant de droit à notre liberté qu'une partie quelconque du peuple britannique, habitant les îles britanniques, a droit aux libertés quelconques dont elle jouit. Le Parlement pourrait la lui enlever, mais cela serait sans parallèle.

Voici quelle est ma conception du Parlement: l'empire britannique est fait d'un certain nombre de divisions. Nous supposons qu'il y a mille divisions dans l'empire, soit: 300 en Angleterre, bien qu'il y en ait davantage; nous dirons qu'il y en a 60 en Irlande, 50 en Ecosse, 200 au Canada, et ainsi de suite. Le Parlement siège par sections sous la présidence du Roi. Les Anglais élisent leurs représentants pour siéger dans la section, à Westminster, qui gouverne la partie de l'empire qui y envoie ses représentants. La section siégeant à Ottawa gouverne cette partie de l'empire qui envoie des représentants à Ottawa, et ainsi de suite. Toutes nos lois disent: "Sa Majesté, sur l'Avis et du consentement du Parlement du Canada", fait ceci ou cela. En Angleterre

L'hon. M. LYNCH-STAUTON.

on dit: "Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Parlement", fait ceci ou cela. Le Parlement ne fait pas les lois; c'est le Roi qui les fait. Le Roi fait les lois pour le Canada avec l'approbation du Parlement. En signant le Pacte des nations, nous ne sommes pas dans le Conseil, mais dans l'Assemblée. Le Roi doit d'abord aller à l'Assemblée pour obtenir l'autorisation de faire la guerre ou la paix. Ainsi les Quatre ou les Cinq vont à l'Assemblée d'abord, et sur l'avis et du consentement de l'Assemblée, ils font ceci ou cela. Voici la théorie de toute la question, que ce soit ou non la pratique. Je tiens donc que nous n'avons qu'un parlement. Or le Canada est-il une nation? Le Canada est très certainement une nation.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui citer l'article 16, qui dit entre autres choses:

En ce cas, le conseil a le devoir de recommander aux divers gouvernements intéressés les effectifs militaires, navals ou aériens par lesquels les membres de la Société contribueront respectivement aux forces armées destinées à faire respecter les engagements de la Société.

N'appartient-il pas en dernier lieu au conseil de régler définitivement cette question?

L'honorable M. POPE: Il faut qu'il y ait unanimité.

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: "Le conseil a le devoir de recommander"; il n'est pas dit "d'ordonner".

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami n'a pas compris ma question. Mon honorable ami dit que cela incombe à l'Assemblée. Je soutiens que le Conseil doit dire à chaque gouvernement ce qu'il devra faire.

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Pour recommander seulement. C'est en tout cas ainsi que je le conçois. Peut-être ne comprends-je pas bien la langue anglaise, mais je saisis qu'aucun membre de l'Assemblée ne peut être forcé par le conseil à faire quelque chose qu'il ne veut pas faire.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami a tort, absolument.

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Si mon honorable ami veut me permettre de finir, il pourra alors tenter de prouver que j'ai tort.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne désire pas faire un discours, mais simplement remettre mon honorable ami en bonne voie.

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Je ne puis rester ici à me faire toute la journée questionner.

La question est s'il y a une base quelconque pour l'argument: le Canada n'est pas une nation. L'Angleterre est-elle une nation? L'Ecosse est-elle une nation? L'Irlande, la Pologne sont-elles des nations? La Pologne était-elle une nation quand elle se trouvait sous la domination étrangère? Certainement qu'elle l'était. Nation ne signifie pas être une puissance indépendante, libre de toute suzeraineté. Si l'on parle de la nation au sens légal, on parle de la nation britannique, mais quand on parle au point de vue générique, si l'on peut dire, on entend la nation anglaise. Le Canada est tout autant une nation que l'est l'Angleterre. Quand vous parlez au point de vue légal, c'est la nation britannique, c'est l'Angleterre, et c'est le parlement britannique.

L'honorable M. CASGRAIN: Y a-t-il une nation juive?

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: C'est une nation.

L'honorable M. BELCOURT: C'est une nationalité.

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Il n'y a jamais eu dans l'histoire du monde une situation comme celle qu'on observe dans la nation britannique aujourd'hui. Il n'y a jamais eu nation comme la nation britannique. Les dépendances de la France ont des représentants qui siègent au parlement de Paris, ou bien sont ce que nous appelons des colonies de la Couronne. Mais nous ne pouvons pas nous baser sur la condition d'un autre peuple pour juger la nôtre propre. C'est une condition nouvelle, et il nous faut autant que possible lui adapter la loi. Il me semble, puisqu'il est avéré que le roi gouverne de par la Constitution notre pays, de l'avis de son parlement, qu'il soit bien raisonnable de dire que chaque fois que le roi déclare la guerre il la déclare comme souverain de chaque parlement et non pas comme souverain d'un seul parlement, et que s'il demande l'approbation de ses conseillers, il doit la demander dans tous ses parlements. S'il ne le faisait pas, ce serait incongru. Que des rois ne l'aient pas fait jusqu'ici n'est pas une raison pour qu'ils ne le fassent pas aujourd'hui. Nous savons que notre constitution s'est agrandie de précédent en précédent. Nous savons que notre constitution et la méthode de gouverner l'empire ont changé, sans modifier un seul statut. Dans le gouvernement d'aujourd'hui l'on ne peut reconnaître le gouvernement du temps de

Jacques Ier, ou le gouvernement d'il y a cent ou cinquante ans. C'est la coutume des peuples, et non le parlement qui a fait ces changements. La pratique qui a grandi est cause de ces modifications. Aujourd'hui, par la pratique, par des théories nouvelles, avec le consentement du peuple de notre pays, avec l'assentiment de tout l'empire, nous avons déclaré que lorsque se présenterait une question importante engageant tout l'empire, le Dominion du Canada se ferait entendre, et ne se contenterait pas, comme l'a dit l'honorable sénateur, d'être un simple porte-queue.

L'honorable M. BEIQUE: Je voudrais poser une question à l'honorable sénateur. J'admets une bonne partie de ce qu'il a dit, et je veux moins critiquer son avis qu'obtenir un éclaircissement. L'honorable sénateur a dit, très justement je crois, qu'anciennement le roi pouvait déclarer la guerre sans l'avis de ses ministres, mais que par l'expansion de la constitution britannique, il est maintenant admis que tout acte important doit être fait sur conseil du ministre. Si j'ai bien compris l'honorable sénateur, c'est là la théorie qu'il a professée, et que j'approuve? Ai-je raison?

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: C'est ce que je crois, oui.

L'honorable M. BEIQUE: L'honorable sénateur a continué en disant que le roi déclarait la guerre avec l'assentiment de ses ministres. Si nous tenons compte de la théorie de l'honorable sénateur voulant que le roi ait différents ministres pour les différentes parties de l'empire, alors, lorsqu'il déclare la guerre sur le conseil de ses ministres, il ne doit pas agir, si je comprends bien, sur le conseil de ses ministres des Dominions, mais seulement sur l'avis de ses ministres d'Angleterre. Je suppose que l'honorable sénateur admettra cela.

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Non, certes. Assurément non.

L'honorable M. BEIQUE: L'honorable sénateur soutient-il que lorsque la guerre a été déclarée à l'Allemagne, le roi a pris le conseil de ses ministres du Canada?

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Je répondrai à l'honorable sénateur. Je crois que l'élargissement de notre constitution nous a conduits à la situation présente. Le roi peut déclarer une guerre qui occupera le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, sur l'avis de ses ministres qui le conseillent quant à cette partie de l'empire. Lorsqu'il déclare la guerre et nous

demande notre assistance, il doit tout d'abord obtenir le consentement de ses ministres pour le Dominion du Canada. Je crois que telle a été la pratique, car lorsque la guerre du Sud-Africain a été par lui déclarée, il ne nous a pas demandé d'assistance avant que notre cabinet eût approuvé cette guerre. Lorsque la guerre récente a éclaté, il ne s'est pas tourné du côté du Canada pour dire: "Vous devez m'envoyer des troupes, parce que mon conseil privé siégeant à Londres m'a conseillé d'aller en guerre." Non, lorsqu'il a déclaré la guerre, sa voix a été entendue à Ottawa. Notre cabinet, agissant comme conseiller du roi, a dit: "Nous approuvons la guerre et nous recommandons au Parlement d'envoyer des troupes." Et, comme l'a dit mon honorable ami le leader du Gouvernement, on n'aurait pu imposer un seul dollar de taxe, ni envoyer un seul soldat sous l'uniforme du roi, si les conseillers du roi à Ottawa n'en avaient approuvé la décision.

L'honorable M. CASGRAIN: Comment pouvait-on les habiller sans notre argent?

L'honorable M. BEIQUE: Je crains que l'honorable sénateur ne s'éloigne de la déclaration de guerre.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je n'entends pas que nous soyons en guerre lorsque l'Angleterre déclare la guerre, et que nous l'approuvons. Nous sommes théoriquement en guerre, mais non pas pratiquement.

L'honorable M. BEIQUE: Que l'honorable sénateur l'admette ou non, je crois très évident que tous les dominions sont en guerre lorsque l'Angleterre l'est elle-même.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'Angleterre n'est jamais en guerre; c'est le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande.

L'honorable M. BEIQUE: Lorsque le roi d'Angleterre déclare la guerre, je tiens que toute partie de l'empire est en guerre.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Mais il ne déclare jamais la guerre avant de recevoir l'approbation de ses ministres.

L'honorable M. BEIQUE: Je dis que lorsqu'il déclare la guerre, tout l'empire se trouve engagé dans cette guerre.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: C'est là la vieille théorie.

L'honorable M. BEIQUE: C'est la théorie actuelle. La théorie a changé sous ce
L'hon. M. LYNCH-STAUNTON.

rapport seulement, que le roi ne déclare pas la guerre sans le conseil de ses ministres.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: C'est là le point.

L'honorable M. BEIQUE: Ses ministres à Londres.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Qui dit cela?

L'honorable M. CASGRAIN: Moi.

L'honorable M. BEIQUE: Je voudrais avoir le loisir de dire en quoi je m'accorde avec l'honorable sénateur. Il serait peut-être surpris de voir combien nous nous rapprochons l'un de l'autre, bien que je ne puisse pas le suivre aussi loin qu'il est allé. Ainsi, lorsque le Traité de paix fut rédigé, si nous avions admis comme théorie que le roi devait agir sur conseil de ses ministres en tant que le Royaume-Uni eût été concerné, puis sur conseil de ses ministres du Dominion quant à chaque possession, quelle aurait été la conséquence s'il se fût trouvé une différence entre le conseil donné au roi par ses ministres d'Angleterre, et celui que lui auraient donné ses ministres dans notre Dominion?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Nous n'aurions pas envoyé de troupes.

L'honorable M. BEIQUE: Je parle du traité et non pas des armées.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Nous ne l'aurions donc pas signé?

L'honorable M. BEIQUE: Non, nous ne l'aurions pas signé, mais nous nous serions trouvés dans la même posture que si nous l'avions signé. Est-ce vrai, ou faux? Je reprends: Supposons que tous les dominions eussent déclaré: "Nous n'acquiescerons pas; nous vous conseillons de ne pas signer le Traité; nous demandons un traité tout autre." Le roi se serait-il alors divisé? Pouvez-vous imaginer que le roi puisse faire un traité pour une partie de l'empire et un autre traité, ou peut-être une demi-douzaine de traités, pour les autres parties?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: C'est là une des anomalies de notre constitution.

L'honorable M. BEIQUE: Il faut bien se rappeler cela si nous voulons voir exactement notre situation. Je m'accorde avec l'honorable sénateur quand il dit que d'après la constitution britannique les pouvoirs qui jusqu'ici relevaient du roi seul, ne lui appartiennent plus en propre; que

par l'évolution du gouvernement constitutionnel le peuple ne permettrait rien de ce genre, ou l'exercice du pouvoir dans ce sens. J'admets aussi avec l'honorable sénateur que notre constitution s'est développée, bien qu'elle soit écrite. Elle s'est développée, peut-être pas autant que la constitution britannique, mais, enfin, elle s'est développée. J'admets aussi la théorie que notre statut se modifie de jour en jour — que par le développement de notre constitution ou de la constitution britannique, nous acquérons des droits que nous n'avions pas antérieurement.

L'honorable M. BELCOURT: On nous permet de le faire.

L'honorable M. BEIQUE: Non; je dis que nous acquérons des droits.

L'honorable M. BELCOURT: Pas le moins du monde.

L'honorable M. BEIQUE: L'honorable sénateur peut avoir son opinion propre, mais j'ai aussi la mienne. J'exprime mon avis et non pas celui de l'honorable sénateur. J'établis une distinction. Je tiens que le pouvoir absolu existe, et qu'il existe aussi un pouvoir constitutionnel. Quand nous parlons de pouvoir absolu, nous entendons entre autres choses un pouvoir absolu comme celui que le parlement britannique aurait de révoquer la constitution canadienne. Il a le pouvoir absolu de le faire, mais il n'a pas ce que j'appelle le pouvoir constitutionnel. Le rappel d'une loi de ce genre serait un acte d'oppression qui serait jugé insupportable et justifierait une révolution. On en est venu à reconnaître, dans l'évolution de la constitution britannique, que si le pouvoir peut exister absolument, il peut ne pas exister constitutionnellement. Donc, en discutant une question de ce genre, il faut nous entendre sur les termes, comme il faut nous entendre en usant l'expression "nation." Si, parlant d'une nation, nous songeons à une qui possède l'indépendance absolue, étant absolument maîtresse de sa constitution, il est parfaitement clair que le Canada n'en est pas une selon cette acception; mais si nous entendons un pays qui a plusieurs des attributs d'une nation, comme celui de gouverner pleinement son territoire, ou encore d'être partie à un traité qui affecte ou peut affecter directement ses propres intérêts, alors le Canada peut être dans ce sens appelé une nation. Mais ce sont là de simples discussions sans entente sur la définition des mots.

Voici à mon sens où se trouve la grande difficulté, et j'y attirerai l'attention des honorables sénateurs. Le Traité est fait par la couronne d'Angleterre sur conseil de ses ministres. C'est l'empire britannique comme entité qui devient partie au Traité, ce n'est pas chacun des Dominions, distinctement du Royaume-Uni. J'affirme donc sans crainte de contradiction — et ma proposition n'a pas été contredite ici ou ailleurs — que du moment où le Traité est ratifié par le roi, il lie l'empire tout entier. Maintenant, la difficulté survient avec la Société des Nations. Cette société étant dans un sens une partie du Traité, du moment que le Traité devient obligatoire, le Pacte de la Société des Nations entre en vigueur, et engage tous les Dominions. Mais quant à la Société des Nations, les Dominions sont reconnus au titre d'entités distinctes du Royaume-Uni; ce sont des membres séparés. La question surgit donc de savoir ce que signifie la situation où tout en étant liés ensemble par le Traité, les Dominions se trouvent, cependant, comme parties à la Société des Nations, être des membres distincts de la Société. Je suggère que la solution comporte ceci: Du moment que le Traité a été signé ou ratifié par le Roi, sur conseil de ses ministres, il est devenu obligatoire pour tout l'empire, mais on a laissé à chaque Dominion, comme au Royaume-Uni le soin de décider s'il désirait demeurer dans la Ligue ou s'en retirer. Les Dominions ne pouvaient pas éviter d'y être entraînés, puisque c'était une partie du Traité, mais ils pouvaient se prévaloir de l'avis de deux ans pour se retirer. Je crois pour ma part que c'est là la solution de la difficulté.

Sur motion de l'honorable M. Pope, le débat est ajourné.

Le Sénat ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT.

Jeudi, 2 octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOL-DUC.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires courantes.

BILL D'INTERPRETATION.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill (n° 4), Loi modifiant la Loi d'interprétation.

Il dit: Honorables messieurs, le but du bill en question est d'appliquer la loi d'interprétation aux arrêtés du Conseil adoptés d'après la loi des mesures de guerre. Un arrêté fut adopté conformément à cette Loi des mesures de guerre, et pourvoyait à l'interprétation des différents arrêtés, tout comme la Loi d'interprétation s'applique aux statuts. Comme ces arrêtés expireront dès la déclaration de la paix il est désirable que la disposition signalée soit établie par une mesure législative; le présent bill y pourvoit.

L'honorable W. B. ROSS: Le bill est très important. Il relève de la Loi d'interprétation, laquelle traite des lois et des tribunaux existants; mais ces arrêtés du Conseil sont en eux-mêmes des lois, ils créent des commissions et des contrôleurs pour l'administration des arrêtés du Conseil. Je ne suis pas très certain que la présente modification de la Loi d'interprétation puisse du tout régler la question. Supposons qu'il existe aujourd'hui un tribunal ayant juridiction en certaine affaire, que vous transportiez cette affaire dans un autre tribunal, et que vous détruisiez le premier tribunal, cela est parfait; mais lorsque vous avez un arrêté du Conseil avec un contrôleur, que vous détruisez l'arrêté et le contrôleur, je ne sache pas que la teneur de la proposition présente soit assez large pour permettre aux tribunaux d'avoir la juridiction voulue pour l'application des choses prévues dans l'arrêté du Conseil.

L'honorable M. BELCOURT: Tout au contraire de mon honorable ami, je trouve que la portée est trop large. J'ignore exactement où ce bill nous conduira. La loi d'interprétation, qui explique toute notre législation, doit s'appliquer à ces arrêtés du Conseil avec toutes les conséquences de l'application, et je ne puis voir pour ma part jusqu'où cela peut aller. Je crois que nous devrions avoir des explications plus amples.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne l'impose pas à la Chambre. Il est naturellement désirable de l'étudier au cours de la session actuelle. On peut dire que les arrêtés du Conseil sont absolument analogues aux statuts. Ils ont toute la force et l'effet des lois statutaires. Que nous légiférons aujourd'hui ou dans six mois, nous

L'hon. M. BEIQUÉ.

légiférons en nous rappelant qu'il existe une Loi d'interprétation dans nos statuts, laquelle s'applique automatiquement à toute législation adoptée par le Parlement. Il faut que la même chose s'applique aux arrêtés du Conseil qui ont été adoptés. Nous devons les considérer à l'égal de lois statutaires tant qu'ils restent en vigueur; et en tant qu'un arrêté du Conseil qui fixe une interprétation pour les autres arrêtés, devient annulé avec ces autres arrêtés du Conseil, il doit exister quelque continuité par laquelle nous pouvons interpréter les lois qui ont été en vigueur sous l'empire de la Loi des mesures de guerre. Nous pourrions peut-être mieux discuter la chose une fois en comité.

L'honorable M. BELCOURT: Existe-t-il aujourd'hui un arrêté du Conseil qui applique la Loi d'interprétation aux arrêtés du Conseil?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, mais il y a un arrêté traitant de l'interprétation. Cet arrêté disparaît naturellement avec les autres. Comme je le comprends, l'arrêté en question rend la Loi d'interprétation, portée dans nos statuts, applicable à tous les arrêtés adoptés sous l'empire de la Loi des mesures de guerre.

L'honorable M. BELCOURT: Nous avons fait des arrêtés du Conseil pendant cinq ans. Le Gouvernement n'a-t-il pas songé à faire une loi qui rendit applicable la Loi d'interprétation?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je suppose qu'une loi aurait pu être présentée lors de l'adoption de la Loi des mesures de guerre, et pourvoir à l'application de la Loi d'interprétation à tous les arrêtés du Conseil adoptés de temps à autre; mais apparemment on a suivi l'autre cours. Et l'on a adopté un arrêté du Conseil rendant applicable la Loi d'interprétation contenue dans nos statuts. Or cet arrêté perdra sa vigueur dès la déclaration de la paix.

L'honorable M. BEIQUÉ: L'honorable sénateur nous dira-t-il où nous pourrions voir cet arrêté du Conseil?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non; mais je serai heureux de l'apporter ici.

L'honorable M. BELCOURT: Cet arrêté du Conseil vaut ni plus ni moins que les autres arrêtés, et s'ils doivent en général être maintenus "holu bolus", pourquoi ne maintient-on pas celui-ci comme les autres?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On ne peut le maintenir, parce que, dès la déclaration de paix, il perd sa vigueur.

L'honorable M. BELCOURT: Il en est de même des autres.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non. Je fais voir que leur effet ne meurt pas. Ils ne sont pas efficaces, mais ils le sont pour tout ce qui s'est produit sous l'empire des arrêtés du Conseil, tout comme si vous révoquiez aujourd'hui un statut: toute chose antérieure à la révocation conserverait sa vigueur et son effet.

L'honorable W. B. ROSS: Les statuts auxquels les arrêtés du Conseil sont supposément rendus égaux étaient appliqués par les tribunaux ordinaires. Mais les arrêtés étaient appliqués et administrés par des commissaires, des contrôleurs, et ainsi de suite. Or, vous maintenez les arrêtés du Conseil; mais qui aura juridiction pour les appliquer? Sont-ils dévolus aux tribunaux, ou bien ces commissaires, contrôleurs, et ainsi de suite, sont-ils maintenus en fonctions indéfiniment pour administrer les arrêtés? Voilà le point que je veux comprendre. Je saisis l'idée de l'honorable sénateur d'Ottawa (l'hon. M. Belcourt) que cela peut être bien plus large qu'il n'est nécessaire. J'ignore combien il y a d'arrêtés du Conseil, ou encore combien il y a de commissaires ou de contrôleurs.

L'honorable M. BELCOURT: Ou ce qu'ils sont.

L'honorable W. B. ROSS: Ou ce qu'ils sont et ce que sont leurs appointements. Et la question peut fort bien surgir de savoir si, le jour où les arrêtés cesseront d'être en vigueur à cause de la fin de la guerre, la juridiction donnée par ces arrêtés ne peut pas être transférée aux tribunaux ordinaires, afin de terminer les obligations encourues ou les droits existant sous leur empire, au lieu de maintenir cette mesnie de commissaires et de contrôleurs.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est là une question de programme que le Gouvernement devra déterminer.

L'honorable M. BOSTOCK: D'après ce que vient de dire mon honorable ami de Middleton (l'hon. W. B. Ross), je crois qu'il faudrait quelque chose comme le bill actuel pour interpréter les arrêtés du Conseil. Si, comme l'honorable leader du Gouvernement l'a déclaré, l'interprétation des arrêtés du Conseil finit, ne serait-il pas nécessaire d'avoir la mesure actuelle pour interpréter les arrêtés du Conseil eux-mêmes lorsque le tribunal s'en occuperait? Est-ce là le cas? Peut-être l'honorable leader du Gouvernement pourrait-il nous renseigner

sur ce point avant que nous ne siégeons en comité sur le bill.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai tous les renseignements voulus.

L'honorable M. BOSTOCK: Nous aimerions si possible avoir tous les renseignements nécessaires sur les arrêtés du Conseil affectés.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois qu'une commission, nommée par arrêté du Conseil adopté sous l'empire de la loi des mesures de guerre, aurait juridiction pour finir le travail qu'elle aurait entrepris, par dérogation à l'épuisement de l'arrêté en question sur déclaration de la paix. La commission ne serait pas défunte en tant qu'il s'agirait de devoirs dont elle aurait commencé l'accomplissement. Mais elle ne pourrait pas, après ce temps, invoquer les pouvoirs de l'arrêté du Conseil, sauf pour achever les fonctions déjà commencées. Ce serait là mon interprétation des devoirs de la commission.

Quant au transfert de ces pouvoirs aux tribunaux, le droit de faire un transfert de ce genre pourrait naturellement être conféré, mais c'est là une question de programme que le Gouvernement devra régler. La question est de savoir s'il est préférable de transférer ces pouvoirs aux tribunaux, ou de permettre aux tribunaux, déjà constitués par les arrêtés du Conseil, de finir l'accomplissement des devoirs entrepris.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami pourrait peut-être nous dire pourquoi un doute surgit quant à savoir si ces arrêtés du Conseil devraient automatiquement être envisagés selon la loi d'interprétation. Mon honorable ami soutient que ces arrêtés du Conseil équivalent à un acte du Parlement. Si chaque loi du Parlement doit être lue selon la loi d'interprétation, et si ces arrêtés du Conseil sont égaux à un acte du Parlement, où est la nécessité de le dire?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne crois pas qu'il se soit élevé un doute sur ce point. Il est manifeste qu'il y a une loi d'interprétation dans nos statuts, et qu'elle peut de temps à autre être modifiée, ou confirmée à une période quelconque, alors qu'un arrêté du Conseil rendant la loi d'interprétation applicable deviendrait sans vigueur sur déclaration de la paix. Je crois bien évident qu'avec une loi d'interprétation dans nos statuts, il soit opportun de l'appliquer et de lui accorder pleine vigueur. Cela est désirable non seulement

pour les statuts incorporés dans notre droit, mais aussi bien pour les arrêtés du Conseil ayant force de statuts.

L'honorable W. B. ROSS: Je crois donc que l'effet de ces arrêtés du Conseil, à moins d'être prolongé au delà de la période de guerre par de nouveaux arrêtés, doit prendre fin.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je me souviens qu'il y a un arrêté du Conseil décrétant que toutes les commissions nommées, ou tous les officiers chargés de fonctions, auront pouvoir de terminer les fonctions qu'ils auront commencées.

L'honorable W. B. ROSS: La question serait éclairée si nous pouvions avoir cet arrêté du conseil.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je tâcherai de me procurer tous ces renseignements.

La motion est agréée, et le bill est lu la deuxième fois.

BILL DES ELECTIONS PARTIELLES FEDERALES.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill (n° 13), Loi modifiant la Loi des élections partielles fédérales, 1919.

Il dit: Honorables messieurs, nous avons légiféré la session dernière sur cette question, et nous avons apparemment négligé de donner effet à un statut provincial en vigueur en Colombie-Anglaise, par lequel tous les Orientaux de la province sont frappés de déqualification. Le but du bill est de donner vigueur au statut provincial quant au cens des électeurs dans la province.

L'honorable M. BOSTOCK: Honorables messieurs, voici une mesure qui affecte étrangement la province. Si j'ai bonne mémoire, j'ai fait remarquer à l'honorable leader du gouvernement et au Sénat, lors de la discussion du bill de la session dernière, que la difficulté actuelle allait se produire. A tort ou à raison, nous avons toujours eu cette loi dans nos statuts en Colombie-Anglaise, surtout, je le crois, parce que ces gens ne sont réellement pas aptes à comprendre les conditions dans lesquelles le gouvernement du pays est administré. Cela est probablement une bonne disposition.

Mon honorable ami dit que le bill s'appliquera aux Orientaux. Il s'appliquera aussi aux Hindous.

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. BOSTOCK: Je ne crois pas que le bill affecte une autre province que la Colombie-Anglaise.

La motion est agréée, et le bill est lu la deuxième fois.

BILL DE NATURALISATION.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill (n° 14), Loi modifiant la Loi de naturalisation, 1919.

Il dit: Honorables messieurs, en étudiant la Loi de naturalisation pendant la session dernière, nous avons donné juridiction exclusive à une cour de comté d'Ontario de recevoir des demandes de naturalisation. Il semble qu'au cours des cinquante dernières années la cour des sessions générales de la Paix, en Ontario, ait eu pouvoir de recevoir les demandes de naturalisation. L'enlèvement de l'autorité à ce tribunal était involontaire, et l'on se propose par le présent bill de restaurer le droit anciennement possédé. C'est tout le but de la proposition.

L'honorable M. BELCOURT: Comme j'ai eu quelque expérience en cour des sessions générales de la Paix, je sais combien il est désirable qu'elle possède le droit d'accorder des certificats de naturalisation. Comme question de fait, je crois que la cour des sessions générales de la Paix en Ontario a donné plus de certificats de ce genre que la cour supérieure. C'est d'ordinaire à la cour des sessions de la Paix que demande est faite d'obtenir la naturalisation.

La motion est agréée, et le bill est lu la deuxième fois.

BILL DU TRAITE DE PAIX.

REPRISE DU DEBAT SUR LA MOTION DE DEUXIEME LECTURE—REMISE DU DEBAT.

Le Sénat reprend l'étude, ajournée le 1er octobre, de la motion pour la deuxième lecture du bill (n° 13), Loi ayant pour objet de mettre en vigueur le Traité de paix entre Sa Majesté et certaines autres puissances.

L'honorable M. POPE: Honorables messieurs du Sénat, je ne m'attends pas à ajouter du neuf à la discussion de ce Traité, dont l'importance est universelle; mais je voudrais demander comme faveur particulière que la Chambre me soit indulgente, afin d'exprimer certaines opinions que j'ai sur la question.

Nous avons entendu hier une discussion menée par l'honorable sénateur de Lanau-dièrre (l'honorable M. Casgrain). Je croyais qu'après son voyage outre-mer il allait nous rapporter quelque éclaircissement en l'es-pèce. J'ai très attentivement écouté ses ob-servations sur la Société des Nations, et s'il a bien présenté ses arguments, il n'a pas-réussi aussi bien que le fait un article de magazine paru dans la livraison d'août du "Nineteenth Century", qui entre dans des détails plus approfondis. Si cela constitue une lecture intéressante, comme tous les écrits d'histoire, nous en sommes cependant au moment où le monde se propose de faire lui-même son histoire sans s'occuper des précédents. Cela est vrai non seulement pour la Société des Nations, mais aussi pour l'administration des affaires publiques au Canada et partout ailleurs. Des précédents qui constituaient des guides absolus à sui-vre il y a dix ans, ont été mis au rancart pour de nombreuses raisons excellentes; et aujourd'hui, il nous faut aller de l'avant, édifier pour l'avenir sur les assises nou-velles d'une démocratie plus large, dans la-quelle on reconnaîtra l'égalité de l'homme.

J'ai écouté les observations de l'honora-ble sénateur de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) avec un intérêt profond; et si je ne partage pas entièrement son avis, j'accepte beaucoup de ce qu'il a dit. J'ai remarqué qu'il avait dérangé une des traditions de la Chambre, c'est-à-dire le Grand Quatuor qui siège à votre gauche, monsieur le président, et dont les membres sont censés posséder toutes les connais-san-ces juridiques du Sénat. Il les amena vraiment dans une discussion, ce que je considérerais une plus grande violation qu'une violation de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Ces âmes juridiques sont subtiles. Nous en avons besoin, mais nous n'en avons pas toujours besoin aux fins de fendre les cheveux en quatre. Nous admettrons qu'il est de leur privilège de fendre un cheveux une fois ou deux, mais, lorsqu'ils cherchent à signoler davantage, leurs efforts perdent leur effet, soit dans la Chambre, soit ailleurs.

Des honorables sénateurs ont parlé de l'acte confédératif. Ce n'est pas là un do-cument bien neuf. Je n'ai pas l'intention de le lire du commencement à la fin, mais je trouve à l'article 18 les mots "privilèges, immunités et pouvoirs." Je ne crois pas que les honorables légistes de ce côté-ci établissent une distinction suffisante entre les privilèges et les pouvoirs. Il ne saurait être question des pouvoirs du Roi d'Angle-terre sous certains rapports, comme l'ont

fait hier des honorables sénateurs, pour et contre. Le Roi a le pouvoir de déclarer la guerre avec ou sans le consentement de ses conseillers; mais aucun monarque, sain d'esprit comme l'est celui qui trône aujour-d'hui en Angleterre, ne penserait à user de ce pouvoir de déclarer la guerre sans l'ap-probation ou le consentement de ses con-seillers.

Les pouvoirs que nous possédons ici sont censés être limités par l'Acte de l'Amé-rique britannique du Nord à ceux "possédés et exercés par la Chambre des Communes du Parlement de Grande-Bretagne et d'Ir-lande lors de l'adoption du présent acte." S'il nous fallait consulter les pouvoirs et privilèges exercés par le Parlement de Grande-Bretagne et d'Irlande aujourd'hui, par comparaison avec ceux qu'il exerçait à l'adoption de l'Acte, nous ne trouverions que quelques assises. Le parlement bri-tannique a jugé à propos de donner au Canada, en 1867, une charte en vertu de laquelle notre pays pouvait gouverner ab-solument, dans les quatre coins du Domi-nion, quant aux affaires de son ressort. On nous a donné cette charte à perpétuité, à moins que nous ne demandions une modifi-cation. Honorables messieurs, il serait bien difficile de me faire croire que nous n'avons pas, pour changer nos coutumes sous l'empire de cette charte, les mêmes privilèges que le Parlement de la Grande-Bretagne. Ceci n'est peut-être pas une explication et un exposé juridiques bien subtils de la question, mais je crois que c'est pratique, et je serais très surpris si Son Excellence le Gouverneur général rece-vait du parlement d'Angleterre ou du roi un avis disant que nous, du parlement canadien, prétendons jouir de quelque pri-vilège qui n'est pas particulièrement indi-qué dans l'Acte en question. Je ne crois donc pas que nous devions craindre de compter sur l'avenir. L'avenir du Canada est sa part importante. Le passé est con-signé et, je puis dire, à tout prendre, bien consigné. Il n'est pas étonnant que nous soyons invités à participer à cette Société des Nations. Au fait, j'aurais été cruelle-ment déconcerté si nous n'avions pas été invités à en faire partie. Je suis porté à imaginer que l'honorable sénateur qui est tout récemment revenu d'outre-mer (l'hono-rable M. Casgrain) aurait pu découvrir quelque part dans ses voyages en Angleterre ou sur le continent, la haute opinion qu'on avait du Canada, et la reconnaissance du fait que le Canada, tout en jouissant de privilèges et de libertés sous l'empire de la

loi, n'avait pas attendu l'appel des combattants pour se jeter dans la bataille. Je croyais qu'à son retour ici, l'honorable sénateur nous aurait parlé dans ce sens; mais malheureusement, au lieu de cela, il a parlé dans le sens qu'on sait, en raison des attaches de parti, cette toile d'araignée que vous n'apercevez plus en regardant là-bas, mais que vous reconnaissez chaque fois que certains honorables députés se lèvent pour parler, et qui les enveloppe et les remet en chemin.

Comme premier ministre d'Angleterre, Lloyd-George, appuyé par les principaux hommes d'Etat du Royaume-Uni, a annoncé que nous serions appelé aux conseils de la paix, que nous serions consultés dans les négociations du Traité de paix; et nous avons été appelés. De plus, le premier ministre du Canada a insisté pour que nous fussions représentés à la table de la Paix. Quelque honorable sénateur a dit: "Vous ne pouvez pas faire la guerre." Nous ne voulons pas faire la guerre, nous voulons faire la paix; voilà ce que nous cherchons, et c'est pour cela que nous avons fait tant d'immenses sacrifices dans les plaines de Flandres—non pas pour la guerre, mais pour la paix. Dire qu'un pays autonome comme le Canada ne s'est pas prévalu du privilège d'envoyer là-bas nos bataillons dans l'intérêt de la paix et de la civilisation, signifierait que nous avons abdiqué la responsabilité qui nous incombait par l'héritage de la moitié septentrionale, et je pourrais même dire la meilleure moitié, du continent américain.

De plus, certains honorables sénateurs prennent la Société des Nations à la légère; et ils ne sont pas seuls, mais aussi des journaux, des collaborateurs de magazines, des philosophes — les bribes de l'humanité.

L'honorable M. DOMVILLE: Des prédicateurs.

L'honorable M. POPE: Et des prédicateurs. Or, honorables sénateurs, revoyons cela un moment. Ce n'est pas là le premier traité de paix, et ce n'est pas le dernier, bien que je souhaite que ce soit. Anciennement, lorsque des traités de paix étaient arrangés en Europe — car c'est là que les traités importants du globe ont été consentis et signés — les monarques étaient virtuellement tous sur leurs trônes. Vous aviez l'empereur d'Allemagne, le tsar de Russie, le roi de Grèce, l'empereur d'Autriche-Hongrie, et ainsi de suite; et lorsqu'un traité était signé, personne chez les représentants des empires ou des nations, ne pouvait être tenu comptable de l'accomplissement du Traité.

L'hon M. POPE.

Mais aujourd'hui, honorables messieurs du Sénat, ces monarques sont presque tous balayés de la terre. En leur place, nous avons ces diplomates qui forment la Société des Nations et qui ont fixé les frontières internationales. Nous avons là, si ce n'est sous forme permanente, diverses formes de gouvernement, quelles qu'elles puissent devenir. Il serait maintenant impossible de faire un traité de paix selon les principes d'il y a cinquante ans. Personne ne voudrait s'en occuper. Avoir été en guerre et ne pas avoir fait, comme conclusion, un arrangement par lequel la paix de l'Europe pouvait être assurée et les bornes territoriales fixées, aurait constitué le gaspillage, dans l'effort, de 60,000 vies canadiennes et des millions d'autres vies. Je dis donc, monsieur: que la Société des Nations devienne ce qu'on prophétise — et j'espère qu'elle le deviendra — ou qu'elle n'établisse pas la paix durable, il est bon pour ces empereurs, pour ces monarques tombés, pour ces dynasties, qu'un organisme ait été créé dans le but d'étudier la question avec quelque espoir d'établir une paix permanente.

Mon honorable ami de Halifax, le représentant cadet, je crois...

L'honorable M. CROSBY: Le représentant moyen.

L'honorable M. POPE: En disant que je vous avais oublié, monsieur, je prouve la longévité des gens de Halifax. Donc, le représentant moyen de Halifax (l'honorable M. Roche) disait qu'il se sentait errer dans un labyrinthe et qu'il voudrait connaître la loi écrite par laquelle le Canada était devenu une nation; il voulait voir le statut. Qui pourrait faire un statut?

L'honorable M. ROCHE: Je vous demande pardon, je n'ai pas dit cela. J'ai demandé à voir la sanction et l'autorité. Citez mes propres paroles, s'il vous plaît.

L'honorable M. POPE: J'en serai charmé, car elles sont toujours éloquentes. L'autorité et la sanction par lesquelles le Canada est devenu une nation? Je vais les donner à l'honorable sénateur. Ce fut la signature d'un traité avec la France, lorsque sir Wilfrid Laurier dirigeait le Gouvernement. Le changement se produisit dans une nuit, et l'honorable sénateur suivit toujours sir Wilfrid Laurier depuis lors. Voilà une autorité que certes il ne répudiera pas. Dans une seule nuit, comme des champignons, nous avons grandi à la hauteur d'une nation.

Mais une nation ne résulte pas d'une seule nuit, je le comprends. Pour avoir les attri-

buts d'une nation, il n'est pas nécessaire qu'il y ait législation. Il n'est pas nécessaire d'avoir d'autre sanction que le patriotisme sincère et profond du peuple lorsqu'il est prêt à défendre son idéal contre l'agression. Lorsque le peuple consent à donner sa vie pour la civilisation et ses principes, il avance beaucoup vers le rang de nations, sans qu'il y ait nécessité de le faire timbrer par un gouvernement ou une puissance quelconque du monde. Le Canada a marché dans cette direction, et nous nous trouvons aujourd'hui dans une position enviée, si vous le voulez bien, par des gens qui n'aiment pas nous voir avancer trop vite. Nous occupons aujourd'hui dans le monde, parmi les nations, les peuples pensants, les peuples savants, les peuples classiques, les vrais peuples, une position de nation — si vous voulez bien l'appeler ainsi — que nous n'avons jamais occupée jusqu'ici. Et c'est juste. Le Canada a fait son sacrifice. Il l'a fait ouvertement, publiquement, au grand jour. Si nous n'avions pas eu de représentants à la Conférence de la paix, MM. Sifton ou Doherty, ou tout autre, peu importe, les honorables sénateurs de la gauche auraient été les premiers à crier. J'ai lu leurs magazines dans lesquels ils ont dicté des articles; j'ai lu leurs journaux. Ils disaient que Downing Street avait toujours été pour eux un épouvantail. Mais, Monsieur, ils ne savent pas encore qu'il y a eu un changement à Downing Street. Ils ne savent pas que nous avons dit depuis cinq ans à Downing Street des choses qu'on n'y avait jamais entendues. Non seulement nous les avons dites, mais nous les avons démontrées sur les champs de bataille et dans le domaine du commerce, ces choses que Downing Street n'avait jamais imaginées. Ces honorables sénateurs ne comprennent pas bien, monsieur, qu'avant la signature du traité de paix en question, avant qu'il fût question de la Société des Nations, notre représentant, le premier ministre du Canada, fut créé membre du Conseil privé et siégea dans le bureau de guerre du Conseil de guerre, et que nous nous trouvâmes tout près du mécanisme qui travaillait pour la liberté du monde. Mais Downing Street, il y a cinquante ans, n'aurait pas plus songé à cela qu'à voler à la lune. Et cependant vous tentez de nous dire que nous n'avons pas atteint le statut d'une nation.

Je ne veux pas dire trop sur le reliquat d'un grand parti, mais il me semble, monsieur, qu'il devrait y avoir dans l'histoire du Canada et dans celle de la civilisation

de notre monde, un moment où ces honorables sénateurs pourraient se payer le luxe de sortir du désert et de l'obscurité, et s'unir à un sentiment pour le progrès et la glorification du pays auquel nous appartenons tous. Je demande peut-être trop.

Nous remarquons que le Sénat des Etats-Unis n'est pas satisfait. Nous observons qu'eux aussi, pour des fins politiques ou partisans, tentent de gagner quelque avantage sur le président Wilson, représentant du parti démocratique. Nous assistons à cette lutte. C'est l'affaire des Américains, je l'admets. J'aimerais les voir signer le Traité de paix; j'aimerais les voir entrer dans la Société des Nations; mais qu'il me soit permis de dire aux Etats-Unis d'Amérique que s'ils ne signent jamais le Traité de paix, que s'ils n'entrent pas dans la Société des Nations, il y aura quand même un Traité de paix et une Société des Nations, qu'ils en soient ou non. De quoi se plaignent-ils?

Ils prétendent que l'empire britannique a trop de représentants. Les honorables sénateurs de la gauche trouvent que nous n'en avons virtuellement pas. Les Etats-Unis disent que l'empire britannique en a trop parce qu'il en a plus que les Etats-Unis. Pourquoi pas? Quel que soit l'angle de vision sous lequel nous envisageons la chose, cela est juste. Tout d'abord, l'empire britannique a une population plus grande que celle des Etats-Unis. L'empire, en chiffres bruts, a 400,000,000 de population; les Etats-Unis ont cent millions. Puis, nous avons fait le plus grand sacrifice dans la guerre. La moitié septentrionale du continent a fait un sacrifice plus grand que celui de l'autre moitié. Des honorables sénateurs disent, parlant de l'empire britannique: "Mais, vous comptez les Indes!" Oui, nous comptons une possession qui a donné près d'un million de soldats et payé toutes leurs dépenses, et qui de plus a prêté des millions en argent aux alliés pour la guerre. Mais les Etats-Unis disent que ce sont des noirs. "Oui", leur réponds-je, "mais parlez de vos nègres, parlez de votre proportion de noirs que vous ne tolérez pas dans la même église que vous, auxquels vous ne permettez pas d'adorer le même Dieu que vous dans le même temps, que vous n'admettez pas dans le même train avec vous, ni dans les mêmes écoles. Evidemment, dans ces conditions, vous ne comptez pas cent millions d'individus."

Dans ces circonstances, vu les sacrifices que nous avons faits, que nous sommes arrivés au feu deux ans avant les Américains,

et que nos soldats ont tenu avec les Français, les britanniques et les autres alliés, n'avons-nous pas de droits? Nous avons gardé les tranchées, nous avons attendu deux longues années pour que les gens du Sud fussent intelligemment avertis de l'existence d'une grande guerre en Europe; et enfin ils sont venus — je les félicite de leur venue et je vais les en féliciter. Je dirai que le grand effet moral créé sur l'armée française par l'arrivée des troupes américaines en France a été merveilleux. Elle avait de jour en jour éprouvé de doubles sacrifices. Le peuple, les armées d'Allemagne furent découragés à l'arrivée des Américains, qui venaient pour la plupart dans des bateaux britanniques parce qu'ils ne pouvaient pas marcher; ils n'avaient pas assez de foi pour marcher sur les eaux. Mais ils furent salués comme force combattante dans les tranchées et sur le front. Cependant, le peuple américain ne peut pas prétendre avoir gagné la guerre. Nous étions contents de les voir à l'œuvre pour les raisons que j'ai dites. L'empire britannique, avec une population de 400,000,000, de noirs ou de blancs, a envoyé des hommes au front et les a envoyés de bonne heure, et a fait son sacrifice; dire que nous n'avons pas droit à une plus forte représentation à la Conférence de la paix si nous la demandons, c'est chercher à jouer ce que dans les Cantons de l'Est nous appelons un "tour de Yankee".

Il est bon qu'il y ait deux voix pour notre vaste continent. Il est mieux qu'il y ait deux formes de gouvernement; cela est sage et dans l'intérêt de tous. Si nous n'avions pas deux voix pour le continent, nous n'aurions pas eu d'armée là où elle était attendue en temps opportun. Deux opinions valent mieux qu'une, et je crois qu'avec la marche du temps le peuple américain comprendra cette vérité.

Nous arrivons maintenant à la question du progrès. La guerre est en grande partie terminée. Nous nous lançons vers l'avenir. Irons-nous de l'avant ou à l'arrière? Aurons-nous un patriotisme qualifié ou bien un patriotisme entier? Ce qui vaut le mieux pour le pays devrait prévaloir.

D'aucuns, dans cette Chambre aussi bien qu'au dehors, craignent l'avenir. Ils semblent avoir peur des responsabilités que nous sommes sur le point d'accepter. Mais, honorables messieurs, la responsabilité est simplement ce qu'elle pouvait être en raison des sacrifices faits par nos gars dans la bataille. Nous n'assumons pas une responsabilité imposée par le parlement. Nous en prenons une qui nous est imposée par les sacrifices de nos soldats et par la position

dans laquelle ils ont placé le Canada, par comparaison avec les autres nations combattantes de l'univers.

Je dis donc à la Chambre et au parlement, à tous les parlements du Canada: "Si vous craignez de vous lever, de prendre votre position, de remplir la place qui vous est faite, vous devez partir, nous devons quitter le pouvoir, et nous ne devons pas temporiser sur notre départ." Les sacrifices faits pour nous sur les champs de bataille signifient plus que leur sens actuel. Il y a partout du malaise, à l'heure présente, mais de ce malaise naîtra une forte opinion publique, de cette opinion, si le Canada doit avancer comme il le désire, exigera le progrès, de plus larges perspectives de commerce, et la reconnaissance de la position qui nous a été faite.

Les nations qui se sont tenues de l'avant dans le grand conflit, et qui ont gagné le plus de reconnaissance, sont celles qui avaient le plus possible développé leurs ressources, leur industrie et leur commerce. L'Allemagne a tenu le monde aux abois à cause de cela même. L'Angleterre a envoyé une petite armée, mais elle a pu soutenir le choc. Nos gens n'ont pas travaillé seulement dans les tranchées, mais chez eux aussi bien, car nous avions développé notre commerce; nous avions une politique nationale qui avait créé la prospérité industrielle et nous avait permis d'expédier aux alliés des munitions de valeur inestimable, et nous les manufacturons aussi bien et à aussi bon compte que les autres pays producteurs de munitions. Ainsi donc, honorables messieurs, la vie industrielle ne signifie pas seulement le développement en temps de paix, mais aussi la protection des libertés du monde.

Je dis que dans les circonstances il appartient au Canada de comprendre qu'avec les magnifiques ressources que la nature lui a données, il ne doit pas suivre de politique étroite s'il veut occuper la place que le Traité lui accorde. Si nous devons devenir dans quinze ans la nation que l'univers prévoit, par comparaison avec la petite population que nous avons aujourd'hui, nous devons adopter une politique large et à cette fin seule si ce n'est pour d'autres raisons. Je n'ai pas besoin de décrire les ressources du pays. Il est notoire qu'elles sont illimitées. Mais les ressources naturelles sont peu importantes à moins que vous n'ayez le courage de prendre les mesures nécessaires à leur développement. Voyons le Mexique. J'ose dire qu'il n'est pas au monde un pays de même superficie qui soit aussi riche en ressources naturelles — huiles, minéraux, etc. — que l'est le Mexi-

que. Mais parce qu'il n'a pas suivi une politique de développement, qu'il n'a pas adopté les choses fondamentales qui assurent le progrès du monde, c'est-à-dire l'industrie et le transport, le Mexique se trouve aujourd'hui au dernier rang des nations. On a prouvé péremptoirement que la fondation même de la civilisation se trouve dans l'industrie et le transport.

Prenons maintenant l'Europe centrale. Lorsqu'une bataille y était livrée il y a cent ans, une armée de 150,000 ou 200,000 hommes était censée être une armée formidable. Les superficies sont aujourd'hui les mêmes qu'alors. Il n'y a pas de terres nouvelles, mais la population s'est accrue, et pendant les cinq dernières années on a groupé une armée de millions d'hommes pour combattre sur ce même territoire, alors qu'il y a un siècle des centaines de mille hommes constituaient les grandes armées du temps. Pourquoi cela est-il devenu possible? A cause du développement industriel et économique, et de l'accroissement du transport. Il en est résulté qu'aujourd'hui dix hommes peuvent vivre là où un seul pouvait vivre antérieurement.

Si nous devons grandir et occuper la place que je crois être la nôtre, je dis que nous devons aspirer à des marchés illimités. Nous n'avons que deux centres industriels dans l'empire: l'un est le Canada, l'autre est l'Angleterre. Il y a 400,000,000 à approvisionner sous notre propre drapeau. Pourquoi ne pas avoir l'échange le plus libre et le développement, industriel et autre, dans l'empire britannique, afin que nous puissions grandir, que nos industries augmentent, que nous puissions fabriquer à meilleur marché ici même les produits réclamés par nos propres gens, et que nous puissions resserrer les liens que certains honorables sénateurs de la Chambre et d'autres du dehors ne sauraient comprendre. Il est presque impossible de décrire en anglais le lien qui unit les différentes parties du grand empire auquel nous appartenons. C'était un rebus, une surprise pour le Kaiser d'Allemagne, et c'est même une surprise pour nous. C'est indescriptible, mais nous en avons hérité, nous le maintenons et il donne des résultats.

On parle de l'article 10 du traité de paix. Cet article dit que si l'indépendance politique ou le territoire d'une quelconque des puissances associées signataires du traité sont menacés, les autres signataires devront alors les défendre. Qui s'oppose à cela? Mais quelque honorable sénateur dit: "Oh! cela vous entraînera dans toutes les guerres de l'Europe" Honorables

messieurs, notre monde est relié par le commerce, l'électricité et la navigation aérienne plus qu'il ne l'a jamais été; et nous, de la moitié septentrionale de l'Amérique, ne pouvons pas nous asseoir et refuser de prendre notre part de responsabilité mondiale, que la nation à défendre soit grande ou petite. La paix du monde est tout aussi importante pour nous que pour n'importe quelle puissance de l'Europe, et nous sommes tenus au devoir, que nous le voulions ou non, comme membre d'une fraternité des nations, d'assumer notre part de responsabilité en contribuant des hommes et de l'argent pour défendre et perpétuer la civilisation de l'univers.

Je remarque qu'il doit y avoir une assemblée aussi bien qu'un conseil. Cette question a été discutée hier par les hommes de loi. L'assemblée sera délibérante, comme notre Chambre, et le conseil sera exécutif, chargé de mettre en vigueur ce qui aura été adopté après discussion et déferé au conseil. Ce conseil devra être unanime. C'est là sa faiblesse, je crois. L'assemblée peut avoir une majorité, mais le conseil doit être unanime. Prétendre que les hommes responsables de l'univers, représentant ce qu'il y a de plus noble dans notre civilisation, et réunis en Europe ou ailleurs, et portant le terrible fardeau des responsabilités qui pèsent sur chaque nation qu'ils représentent, prétendre, dis-je, que ces hommes ne seront pas discrets et sages et ne chercheront pas de leur mieux à éviter la guerre, voilà une tentative de trouver des difficultés là où l'on ne saurait en découvrir. L'homme est un fauteur de discorde. Non seulement est-il dit que le Conseil ne cherchera pas à exercer de pouvoir à moins de consentement unanime, mais il a de plus les promesses des puissantes nations qu'elles donneront vigueur à ses ordres. Et pourquoi pas? Le Conseil ne vaudrait guère mieux que la visite de mon honorable ami (l'hon. M. Casgrain) outre-mer s'il n'avait pas le pouvoir et l'autorité des meilleures nations pour l'appuyer et pour le justifier d'imposer un ordre à une nation quelconque qui tenterait de transgresser au delà de limites raisonnables. Je ne vois rien de reprehensible en cela ou dans le fait que l'assemblée est formée par la représentation de toutes les nations, alors que le Conseil ne l'est pas. Mais quelqu'un qui veut absolument parler, dit: "Mais, nous ne serons jamais là; l'Angleterre sera là." Puis il dit peu après: "Il sera toujours nécessaire que l'Angleterre soit là; pourquoi y serions-nous?"

Mais, honorables messieurs, nous avons eu de grosses questions par le passé. J'ai mémoire de la question de Behring. Qui avait préparé le bref dans cette question? Charles Tupper, devenu plus tard sir Charles Tupper. Qui fut l'un de nos représentants? Sir John Thompson. Qui fut à Washington, très avant ce temps-là, comme un des délégués de l'Angleterre? Sir John A. Macdonald. Souvent par le passé lointain, alors que le Canada était peu connu, nos représentants furent délégués pour entreprendre de hautes responsabilités au dehors. Il n'est donc pas vrai de dire que nous ne serons pas représentés.

Il est également faux de dire que c'est là une mauvaise affaire. C'est le mieux que les délégués pouvaient faire à la Conférence de la paix pendant les quelques mois de leur séjour. Il n'est pas exact de dire que la représentation dans la Société des Nations ne sera pas élargie. Il y a des dispositions pour l'élargissement de la participation à l'Assemblée, et on pourra la remanier de bien des façons dans l'intérêt de la paix. Ayons foi. "Oh! hommes de peu de foi," ayez foi.

L'honorable M. DOMVILLE: En quoi?

L'honorable M. POPE: Ayez foi dans l'empire et dans les hommes marquants qui énoncent un idéal sublime.

Je suis heureux de remarquer aussi dans le traité de paix une place particulière pour l'honnête ouvrier. Il occupe une position nouvelle dans le Traité. Je suis heureux aussi d'apprendre de source indubitable que les délégués du Canada, dirigés par le très honorable sir Robert Borden, ont été les principaux agents qui aient fait donner, au travail, une place dans le Traité mondial. Cela comporte une lourde responsabilité pour les travailleurs. Tout comme la représentation du Canada impose au pays une responsabilité plus grande, de même la représentation du Travail lui donne une responsabilité plus forte, et le travail doit s'en montrer digne. Les ouvriers doivent comprendre qu'ils ont les mêmes droits, les mêmes ouvertures et les mêmes bénéfices, dans le Traité de paix, que les capitalistes et les autres. Je suis très sympathique au travail — à tel point qu'on m'a taxé de socialisme dans mes opinions. Si j'engageais il y a vingt ans et plus un homme, ayant femme et enfants, à \$1.00 ou \$1.25 par jour, en lui disant: "Travaille, nourris ta famille, habille-la, envoie tes enfants à l'école et paye des factures", je ne croyais pas que cet homme eut quelque avantage sur l'es-

L'hon. M. POPE.

clave qui n'a pas de factures à payer. C'était mon avis, et ce l'est encore.

Mais cela ne signifie pas que le travail n'a pas de bornes quant à ce qu'il peut réclamer pour sa journée de labeur. Du moment que le travail exige plus que sa tâche ne vaut, il perd son emploi et se retire des affaires. Cela est mauvais non seulement pour le travail, mais pour toute industrie du Dominion ou du pays auquel le travail appartient. Il faut que le capital soit protégé, ou bien il ne fera pas de placements. Je comprends qu'il y a eu conférence dans cette Chambre pendant l'intersession; le capital s'y trouvait représenté d'une part, et le travail de l'autre. Si j'avais eu la direction de cette assise, j'aurais mêlé les représentants. J'aurais d'abord placé un ouvrier, puis un patron, puis un ouvrier, et ainsi de suite. Je ne leur aurais pas permis de siéger sur des côtés opposés. Cela n'est pas bon. Je vous assure que le sentiment humain est plus fort que toutes les résolutions que vous adoptez. Je ne crois pas qu'il fût bon de laisser ainsi le capital et le travail se séparer comme ils l'ont fait. Toutefois, cette conférence était un début. Le capital doit comprendre qu'il ne peut plus pousser l'homme à la machine. Cela est impossible. L'homme qui va au travail y va intelligemment, et le capital doit dorénavant comprendre que tous les hommes sont nés égaux, et que s'ils mènent une vie rectiligne, décente, s'ils accomplissent leurs devoirs de citoyen, ils ont droit à une récompense dans ce monde même, avant d'aller rejoindre l'empire des défunts.

Je trouve, honorables messieurs que d'autres peuples pensent à nous. Je lisais certaines remarques faites par sir Charles Parsons, président de la "British Association for the Advancement of Science", dans lesquelles il disait entre autres choses:

Dans la tendance actuelle qui veut dompter l'hydraulique et utiliser les ressources combustibles de l'univers, on ne peut s'empêcher de voir qu'en l'absence de découvertes nouvelles et inattendues dans le domaine de la science, la forte position de l'Angleterre ne peut être indéfiniment maintenue. A quelque époque plus ou moins lointaine, et très longtemps avant l'épuisement de notre houille, la population émigrera graduellement vers ces pays où les ressources naturelles d'énergie abondent.

Un particulier qui fait des études scientifiques avec de l'argent et des hommes à sa disposition, et cherchant dans le monde entier où sont les endroits les plus attrayants, parle de nos 20,000,000 chevaux vapeur, dont à peu près 2,000,000 sont exploités. Or, 20,000,000 est suffisant, mais s'il en veut davantage, nous pouvons lui donner 40,000,000.

S'il désire les plus vastes forêts vierges du centre du monde, il les trouvera ici. S'il veut les plus vastes zones minérales dans le centre du monde, il les découvrira ici. S'il veut les plus grandes pêcheries du monde, il les trouvera encore ici. S'il cherche les meilleures terres agricoles du monde, c'est ici, dans le Dominion, qu'il les rencontrera. Notre pays peut soutenir une population deux fois grande comme celle de l'Angleterre et des Iles-Britanniques. Il dit que ces jeunes hommes entreprenants, d'esprit perspicace, fils d'hommes riches et bien renseignés, émigreront vers ce pays. Un autre dit ailleurs que pour l'avenir le centre de l'empire, l'Angleterre, n'est pas sûr comme il l'était avant l'avènement du sous-marin et de l'aviation, et que la capitale du vaste empire n'est plus en sûreté. J'espère que cela n'est pas exact; mais, honorables messieurs, si c'est vrai, si le centre de l'empire n'est pas sûr à Londres, je maintiens alors que nous avons la moitié d'un continent appartenant au peuple britannique, et qu'on peut y construire la capitale de l'empire au Canada même, où elle sera protégée contre toute attaque, contre la famine, où elle ne sera pas menacée par l'impossibilité de trouver sans dépendance du combustible ou de l'énergie.

Mais quelqu'un s'écrie: "Oh! vous allez susciter des jalousies." Il n'y a pas de jalousie en face d'une grande calamité. Les jalousies disparaissent; elles sont balayées. Si jamais le temps arrive où l'Angleterre comprenne que la capitale de l'empire n'est plus en sûreté en Angleterre, elle pourra la transférer ici au Canada. Il est vrai, honorables messieurs, que personne de nous ne vivra alors. Mais nous ne vivons pas aujourd'hui pour l'amour d'aujourd'hui. Si nous sommes ici dans un but quelconque, c'est pour l'avenir de notre pays; c'est pour guider le développement du Canada de façon qu'il devienne la plus grande possession du drapeau britannique.

Quelqu'un disait hier que nous deviendrions mûrs pour l'indépendance. Honorables messieurs, nous ne serons jamais mûrs pour plus d'indépendance que nous n'en possédons aujourd'hui. Nous avons l'autonomie absolue en fait de droits civils; nous avons des droits absolus en fait de commerce et d'industrie. Nous sommes indépendants en droit criminel et en toute autre chose. Lorsque la population de notre pays sera de 100,000,000, nous reconnaitrons que le centre de ce grand empire était l'Angleterre, que l'Angleterre rendit notre croissance possible; qu'elle nous accorda dans notre enfance la protection de ses flottes et de ses armées; qu'elle prit

soin de nous comme un enfant au berceau, jusqu'au jour où nous atteignîmes notre maturité et devînmes même plus grands que nos pères.

Dans ces circonstances, honorables messieurs, je ne vois pas pourquoi nous hésiterions, pourquoi nous songerions un moment que dans la Société des Nations ou toute autre convention, le Canada ne serait pas représenté par des Canadiens; et je ne vois sous le soleil aucun motif pour lequel nous n'aspirerions pas légitimement à devenir le centre même du plus vaste empire que l'histoire ait connu.

L'honorable M. DOMVILLE: Honorables messieurs, j'admire beaucoup l'esprit guerrier de mon honorable ami. Cela évoque "les esprits de la profondeur vaste". Mais est-il bien nécessaire de les évoquer. Selon mon avis, le Canada a bien fait les choses. La question actuelle est la ratification du Traité. Nous pouvons demander en toute justice pourquoi Terre-Neuve n'a pas signé, et pourquoi l'on nous invite à signer un chèque en blanc? On nous a dit qu'il serait sédition de ne pas signer, et on ne veut pas tolérer de sédition. Puis il nous a fallu reculer; nous avons peur de la tour, bien qu'elle fût brûlée, je crois. Bien que nous dussions honorablement et loyalement accomplir ce qu'on exigeait de nous, je crois que nous devrions avoir une ambition plus haute, et l'esprit que j'aimerais voir répandre au Canada n'est pas l'esprit belliqueux. Cela est bon quand c'est nécessaire, surtout quand c'est rémunérateur. Par la guerre, le Canada a perdu peu d'argent, mais il a perdu beaucoup dans la vie de ses gens.

Je ne me propose pas de vous retenir longtemps; seulement, j'aimerais dire mon avis. Je préférerais voir le Canada suivre par ses législateurs le grand principe énoncé par le Maître—"paix et bonne volonté sur terre"—la paix avec la liberté, mais non pas à la pointe de la baïonnette. Nous ferions quelque chose de plus haut que justifier le combat et dire que nous sommes encore prêts à nous battre. Je veux la paix; je veux un Canada heureux, je veux que notre pays soit un foyer serein pour le peuple et pour les immigrants qui nous arrivent; je veux l'enseignement des enfants, et veux montrer à ces derniers la différence entre le bien et le mal, quelle que soit leur confession. Je crois que nous devrions nous élever plus haut que l'esprit belliqueux.

Le Canada a fait noblement sa part, c'est indubitable, et il est probable que nous serons encore appelés. Mais je considère notre continent comme absolument à part de l'Europe. Sur ce continent-ci, il y a

deux peuples anglo-saxons, l'un au nord, l'autre au sud. Ceux du nord, je crois, ont un climat meilleur et une constitution plus robuste. Voyez Québec. Ce furent les vieux colons de cette province qui assainirent le pays. Ce sont là ceux qui firent le Canada; ce n'est pas notre génération présente, mais le voyageur français avec son clergé et les autres. Cependant nous sommes parfois portés à trouver Québec en défaut, et nous soulevons la question du clergé, et toutes sortes de questions. Mais ce n'est pas ce que je veux. Je voudrais plutôt que tous vécussent ensemble, comme je l'ai déjà dit, dans le confort et l'harmonie. Edifions les deux grandes races, ici, une au nord, une au sud. Un sang nouveau et des traditions nouvelles ont été apportés dans cette hémisphère. Les vieilles traditions vinrent de l'Orient en Europe. Les peuples d'Europe ont eu leurs difficultés. La Pologne pendant longtemps a lutté pour son indépendance. Nous avons tenté autant que possible de mettre au clair les difficultés des principautés danubiennes, mais nous n'avons pas beaucoup réussi. Le résultat net des délibérations de paix des Anglais et des Français—que nous avons méprisés—et de l'Italie et des Etats-Unis, est que nous tentons de former une alliance qui puisse maintenir la paix dans ces races de l'est. Quoi qu'il en soit, nous du Canada n'avons rien à voir avec l'Est; nous n'avons rien à voir dans les traditions de Constantinople et de la Grèce; nous ne sommes pas intéressés à ce qu'ils font. Nous devons nous rappeler que nous avons ici deux peuples anglo-saxons qu'il faut éduquer et entraîner, et qui doivent être conduits par le bon exemple, mais non pas par l'esprit guerrier. Nous avons fini de nous battre. Voyons que les deux partis politiques et le peuple du pays entier fassent ce qui vaut mieux dans l'intérêt du Dominion. Si le Canada doit revenir noble, si les Canadiens doivent constituer une grande race, le Canada doit par ses actions donner l'exemple au reste de l'univers. Voilà ce que nous voulons. Il y a eu trop d'épisodes malheureux partout, mais je ne les discuterai pas, car je ne veux pas jeter de boue sur personne. Elaguons du moins les maux qui subsistent. Il devrait surgir un Canada nouveau. Que les libéraux partent, que les conservateurs disparaissent, qu'il vienne un nouveau parti dont le but sera de rendre le pays heureux et prospère, et de donner l'exemple au monde, au lieu de nous rabaisser à l'égalité de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Serbie.

Comme mon honorable ami (l'honorable M. Pope) l'a dit, nous avons au Canada de

L'hon. M. DOMVILLE.

grandes ressources naturelles qui feront de notre pays l'une des grandes nations de l'avenir. Que nos hommes publics—les éducateurs, les prédicateurs, peu importe quels ils soient—donnent à la génération grandissante la notion d'une différence entre le bien et le mal. Cela serait un noble but, au lieu des héroïques d'antan. Nous avons sur ce continent un sang frais et des idées plus nouvelles; établissons ici une race neuve, afin que nos enfants puissent dire que leurs pères légiférèrent pour leur bien et leur enseignèrent que la force n'est pas le droit.

Je parle maintenant au pays. Je veux que quiconque désire le bien public écoute mes paroles. Nous du Sénat, nous adoptons ce bill, comme nous devons le faire, bien que nous le connaissions très peu. Si nous allions dire quelque chose contre, on nous taxerait d'antipatriotisme. La meilleure chose que nous puissions faire est de l'adopter. S'il n'y a pas eu d'autre effet, du moins nos hommes d'Etat qui furent en Europe sont revenus avec des ailes d'or et ils envisagent le Canada non pas comme autrefois, quand ils étaient jeunes et suivaient la charrue ou autre chose. Ils ont été outre-mer et sont revenus accusant quelque connaissance et sentant leur supériorité comme hommes d'Etat et comme Canadiens. Ils sont prêts à récompenser tous ceux au Canada qui font le jeu de brandir le drapeau.

Nous pourrions avoir à combattre n'importe où sans être directement intéressés. Il devrait y avoir une fédération de toutes les colonies britanniques, s'il vous plaît de les appeler ainsi. Coalisées, elles devraient être assez fortes pour réduire à néant les nations ou combinaisons. Le Canada devrait être assez fort pour faire ce qui est droit. Notre grande difficulté est qu'il y a trop de questions de Français, d'Anglais et d'Irlandais. Toutes ces disputes devraient disparaître. Nous devrions nous rappeler que la France a fait le Canada; la France a envoyé à Québec son meilleur sang, et le bon travail des colons a été amélioré par ceux qui sont venus plus tard. Aujourd'hui nous combattons aux côtés de la France et pour la France; nous combattons, sans aucun doute, pour que par notre coalition avec ce grand pays et avec les Etats-Unis, nous puissions amener la paix universelle. Pour le moment, la situation est tranquille; mais si quelqu'un voulait me dire que la guerre est finie, j'en douterais énormément. Comment la guerre peut-elle être finie? Avant 1914, nous croyions qu'il n'y aurait plus de grande guerre, mais des difficultés surgirent

dans les Balkans et la guerre fut déchaînée. Où sommes-nous aujourd'hui? Dans la même position, exactement. Qu'avons-nous gagné par la guerre? Rien, si ce n'est que nous avons démontré la supériorité de ces nations alliées sur les barbares, que nous avons cimenté les liens d'amitié entre les alliés, et que nous faisons tout notre possible pour prévenir les guerres de l'avenir. La question polonaise a été réglée, mais il reste la situation russe, et peut-être le temps n'est pas loin où une autre guerre éclatera. J'espère que non. Il y a rumeur — et j'ignore jusqu'à quel point elle est fondée — que la France ne ratifiera pas le Traité. C'est un simple on-dit, mais la France n'a pas encore ratifié le Traité. Si elle ne le ratifie pas, où en serons-nous, en dépit de toutes nos protestations de loyauté et de patriotisme? Il faudra d'autres dépenses d'argent et d'autres contributions tirées sur la vie de nos jeunes gens.

Dans nos prédictions sur l'avenir de l'empire et sur la destinée du globe, je crois que nous allons trop loin; et, comme je l'ai remarqué déjà, nous ne suivons pas les préceptes du Maître, notre humble Maître qui traversa le monde pour l'assainir. Mil neuf cents ans ont passé, et je crains bien que la civilisation ne soit pas plus avancée qu'elle ne l'était alors. Quelque chose va mal. Qu'est-ce? C'est la préparation des gens — c'est leur éducation. Il n'y a pas la crainte d'une loi morale ou de toute autre chose, car quoi qu'il arrive, les transgresseurs ont des amis dans les cours, et ces derniers les tireront d'embarras.

Je n'avais pas l'intention de parler. Je désire féliciter mon honorable ami (l'honorable M. Pope) de son discours, bien qu'il comportât beaucoup de sang et de tonnerre. Cependant, c'était bien, et cela se lira. Tous les discours forment de bonne lecture, et valent mieux que leur diction. Mais il nous faut considérer l'opinion publique. Ce que nous disons dans nos beaux discours importe fort peu. Que penseront les mères de ceux qui sacrifieront leur vie? Seront-elles heureuses de savoir que nous préparons une autre guerre, que nous nous glorifions de notre adresse à la bataille, et que nous nous entraînons à une autre? Non, je suis convaincu que les mères, dans tout le Dominion, prieront Dieu pour que nous finissions les guerres, que nous ne nous préparions pas à une nouvelle, mais que nous nous jetions à la tâche dans un but honnête, pour le bien du Canada.

L'honorable M. BELCOURT: Il me faut m'excuser de faire des observations à cette

heure. Mes premières excuses, je les offrirai à mon honorable ami de Compton (l'honorable M. Pope), puisque des honorables sénateurs de la gauche, et de la droite aussi bien quant à cela, ont pu faire des remarques qu'il appelle à tort ou à raison fendre des cheveux en quatre. Il est plutôt malheureux que la Chambre ait été forcée, au cours de cette séance en tout cas, de voir d'une part fendre des cheveux en quatre, et de l'autre du bruit, des impairs et de l'arrogance, assaisonnés plus ou moins d'esprit de parti et de rancune partisane, comme nous l'avons vu cet après-midi. La Chambre devra choisir entre ces "fendages de cheveux" et cette arrogance que je viens de signaler. Je dois pour ce motif des excuses.

J'en dois aussi parce que je n'ai pas eu le temps de préparer mes observations. Je dirai tout d'abord que je n'avais pas l'intention de prendre part au débat actuel. Je suis en faveur de la Société des Nations, et je l'ai toujours été. J'admets entièrement les remarques tombées des lèvres de l'honorable leader du Gouvernement et des autres honorables sénateurs de la Chambre à l'appui de la Société des Nations. Mais il s'est présenté au cours du débat des questions qui à mon avis sont d'importance vitale pour le Canada, qui devraient être affrontées par chaque membre de la Chambre, et sur lesquelles chaque sénateur devrait donner son opinion quelle qu'elle soit, même au risque d'être appelé fendeur de cheveux en quatre.

Or, je ne puis m'empêcher de penser et je crois que les honorables sénateurs l'admettront avec moi après avoir suivi la discussion dans la presse du Canada, des Etats-Unis et de partout ailleurs—qu'on s'est livré à des conceptions folles en étudiant le Traité. Maintes et maintes fois des mots ont été usités qui n'ont pas l'acception que leur donnent les journalistes et les orateurs. Nous avons hier entendu beaucoup de choses sur le mot "nation". Mon honorable ami de Hamilton (l'hon. M. Lynch-Staunton) a traité cette expression comme si elle signifiait "état". Mais il y a toute la différence possible entre un Etat et une nation, et à moins que nous ne puissions nous entendre pour donner aux mots leur signification propre en discutant un sujet théorique ou académique comme l'est celui que nous discutons hier, nous sommes destinés à nous égarer. Appelons les choses par leur nom, et donnons aux mots l'acception qui leur convient. Nous arriverons ensuite aux conclusions logiques.

Qu'est-ce qu'une nation) "Nation" est synonyme de "nationalité". Nous savons que six ou vingt nations ou plus peuvent être comprises dans un Etat; et c'est ce qui arrive dans l'empire britannique. Cet empire, formé des îles britanniques, des Indes, du Canada et des autres domaines et colonies, est un Etat dans lequel nous trouvons plusieurs nations. Qu'est-ce qu'un Etat? Un Etat est une communauté organisée possédant le pouvoir souverain indépendamment du reste du monde, et reconnue comme telle par les autres Etats. Or, est-il quelqu'un dans la Chambre ou au dehors qui prétende sérieusement qu'on emploie les termes exacts en décrivant le Canada comme nation au sens d'un Etat? Nous ne sommes pas un Etat. Nous sommes une nation, l'une des nombreuses nations qui forment l'empire britannique; mais nous ne sommes pas un Etat, et à moins que nous n'obtenions le pouvoir de faire directement des traités avec les autres nations—et pas avant—nous ne serons pas un Etat reconnu comme tel par d'autres Etats. Naturellement ils ne traiteront pas avec nous s'ils ne reconnaissent pas notre statut.

L'honorable M. SCHAFFNER: L'honorable sénateur voudrait-il nous donner la définition de "nation"? Il nous a défini l'Etat.

L'honorable M. BELCOURT: Je crois que le meilleur moyen de décrire une nation est de dire ce qu'est une nation, et je ne saurais mieux le faire qu'en disant que "nation" est synonyme de "nationalité." Prenez entre autres la France; la France, distinguée de la Grande-Bretagne, est une nation formant un Etat. Il n'y a qu'une nation ou nationalité en France; c'est le peuple français; et la République française est un Etat. Mais dans l'empire britannique auquel nous appartenons, il y a plusieurs nations et un seul Etat.

L'honorable M. POIRIER: Je crains que nous n'en soyons à fendre les cheveux, maintenant.

L'honorable M. BELCOURT: Voici un autre honorable sénateur qui s'oppose à ce que je donne aux mots leur signification propre. Il appelle cela fendre les cheveux en quatre. Evidemment, si nous ne pouvons le faire, si nous devons continuer de parler à tort et à travers ou indéfiniment en discutant de fort belles questions comme celle-ci, nous allons errer. Mon honorable ami devrait être le dernier homme du monde à soutenir que nous fendons les cheveux dans la discussion d'une question de

L'hon. M. BELCOURT.

ce genre. Il est littéraire, il possède à fond les deux langues et se glorifie de les connaître. Je crois qu'il devrait être le dernier à chercher noise parce qu'on veut donner aux mots leur signification propre.

L'honorable M. POIRIER: Je répondais à l'honorable sénateur, lequel avait dit que nous de la droite fendions les cheveux en quatre.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami s'accorde avec moi.

L'honorable M. POIRIER: Je renvoyais simplement la balle.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami n'a pas bien compris ce que je disais.

L'honorable M. McMEANS: Je ne désire pas interrompre l'honorable sénateur; mais pendant qu'il établit la différence entre les nations et les Etats, nous expliquera-t-il à son sens la différence entre une nation et une colonie? J'ai compris, selon les arguments présentés par la gauche hier, que le Canada n'est pas une nation autonome, mais qu'il occupe plutôt le rang de colonie. Voilà où je voudrais une distinction nette.

L'honorable M. BELCOURT: "Nation" et "colonie" ne sont pas des expressions ayant une relation entre elles. Ce sont des expressions distinctes et différentes qui s'appliquent à des choses distinctement différentes. Mais il m'est plutôt difficile de comprendre exactement ce que mon honorable ami veut dire. S'il me demande si je considère le Canada comme colonie ou non, je répondrai dans l'affirmative: c'est une colonie; le Canada est une des colonies de la Grande-Bretagne.

L'honorable M. McMEANS: Voilà où nous différons.

L'honorable M. BELCOURT: Il y a différentes espèces de colonies, et la définition que je vais donner est reconnue, partout, au sens constitutionnel. Il y a la colonie, la colonie de la Couronne, puis la colonie inférieure encore à la colonie de la Couronne, laquelle n'a pas de gouvernement propre, mais est administrée par Londres directement. Nous sommes une colonie autonome, qui se gouverne elle-même.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur voit-il une différence entre cela et une nation qui se gouverne en propre?

L'honorable M. BELCOURT: Certainement; une nation qui se gouverne elle-même est reconnue dans ce sens par les autres na-

tions, comme un Etat autonome est reconnu tel par les autres Etats souverains. Nous ne pouvons pas faire de traités.

L'honorable M. CROSBY: Oui, nous le pouvons. Nous en avons fait.

L'honorable M. BELCOURT: Je soutiens que nous n'avons ni le pouvoir ni l'autorité voulus pour faire des traités. Il est vrai qu'en une ou deux occasions—ainsi dans le cas du traité avec la France—on nous a permis de négocier nous-mêmes ce traité; mais nous n'avions pas le pouvoir de le faire.

L'honorable M. CROSBY: Qu'ont fait Fielding et Patterson?

L'honorable M. BELCOURT: Attendez un instant.

L'honorable M. CROSBY: Je ne crois pas que l'honorable sénateur puisse nous éclairer en nous donnant son avis sur la signification du mot "nation" ou quelque chose du genre. Qu'il continue son argument.

L'honorable M. CASGRAIN: L'ambassadeur britannique en France a participé à ce traité, et il a signé avec Brodeur et Fielding. L'ambassadeur britannique a fait cela, et non pas nous.

L'honorable M. BELCOURT: Je crois qu'on devrait m'accorder un peu plus de politesse.

L'honorable M. CROSBY: Je n'avais pas l'intention d'être le moins du monde impoli envers mon honorable ami, mais il est inutile de croiser les mots sur le parquet de la Chambre, et si l'honorable sénateur a sur ce qu'est une colonie ou une nation des opinions différentes des nôtres, qu'il continue et nous dise ce qu'il veut nous communiquer.

L'honorable M. BELCOURT: Mais mon honorable ami de Winnipeg (l'honorable M. McMeans) m'a très poliment et raisonnablement posé une question. J'ai répondu de mon mieux. Je ne conçois pas qu'un sénateur puisse me le reprocher.

L'autre point que je veux faire ressortir au sujet du Traité est que cela ne fait absolument aucune différence, que nous l'approuvions ou non. Et ici encore je dois attirer l'attention sur le langage décousu que nous avons employé à ce sujet. Ce qu'on demande au parlement du Canada n'est pas de ratifier le Traité, mais de l'approuver. La ratification est faite par le parlement impérial. Le Traité a été ratifié par la Grande-Bretagne. On nous demande simplement de dire si nous approuvons ou non, et que nous l'approuvions ou le désap-

prouvions, cela ne fait absolument aucune différence.

L'honorable M. POIRIER: Pourquoi nous le demande-t-on, alors?

L'honorable M. BELCOURT: Cela n'est pas de mon ressort. Si le parlement du Canada devait aujourd'hui désapprouver le Traité, il se trouverait quand même lié par ce traité, tout comme s'il l'avait approuvé, parce que la Grande-Bretagne l'a déjà ratifié, et que cette ratification est faite non seulement pour les îles Britanniques, mais pour le Canada, l'Australie et le reste de l'empire. Et cependant nous avons entendu parler de la nécessité de notre approbation, puisque le Traité ne vaudrait rien si nous ne l'approuvions pas. Tout cela est du mirage. Le Traité existe et existera parce que la Grande-Bretagne l'a ratifié, et nous sommes liés par toutes les dispositions qu'il comporte, non seulement quant à la paix avec l'Allemagne, mais aussi quant à la participation à la Société des Nations. En ratifiant le Traité, la Grande-Bretagne nous a fait membre de la Société, et, je le répète, avec ou contre notre gré.

Un autre sujet sur lequel il s'est produit beaucoup de malentendus, est le fonctionnement du mécanisme établi pour la mise en vigueur des dispositions du Traité. Le travail de la Société des Nations est confié à une assemblée. Comme signataires, le Canada et les autres dominions, aussi bien que les autorités impériales, sont membres de l'assemblée. Le Canada aura ses représentants dans cette assemblée, et aura droit de discussion, de délibération et de vote. Nos représentants pourront participer à l'élection de quatre des membres qui composeront le conseil. Le conseil est l'exécutif qui, au dire de mon honorable ami de Compton (l'honorable M. Pope), constituera le corps chargé d'administrer les affaires de la Société. Ce conseil est formé de neuf membres, dont cinq représentent les cinq grandes puissances. Ils constitueront en permanence cinq des neuf membres du conseil. Les quatre autres seront élus par l'Assemblée entière. C'est possible—mais simplement possible et non pas probable—que l'Angleterre, ayant déjà un membre dans le représentant dans le conseil, le hasard puisse permettre au Canada d'avoir un Canadien élu comme l'un des quatre. Rappelez-vous qu'il y aura dans cette assemblée des représentants de trente-deux nations, et il n'est pas probable qu'un représentant du Canada soit élu l'un des quatre autres membres du conseil.

Or, voyons le corollaire de la question. En approuvant le Traité, nous nous lions moralement aux choses que le Conseil pourra recommander aux divers membres de la Société des Nations d'accomplir. En d'autres termes, nous donnons au monde, par la Société des Nations, l'assurance morale d'accomplir les obligations qu'il nous faudrait quand même en théorie remplir sur injonction du Parlement de Westminster. Voici ce que j'entends: Que nous approuvions ou non ce Traité, si le Conseil décide dans un an ou deux et recommande que l'empire britannique contribue un certain nombre d'hommes et une certaine somme d'argent pour abattre une agression sur le territoire d'un membre de la Société, nous, comme partie de l'empire, pourrions théoriquement — et j'attire particulièrement l'attention des honorables sénateurs sur ce mot "théoriquement" — être appelés par la Grande-Bretagne à fournir une part des contributions recommandées par le Conseil.

Qu'on me permette d'illustrer plus nettement en d'autres termes ce que je conçois. Supposons que dans deux ans le Conseil déclare que, l'Allemagne ayant de nouveau attaqué le territoire français, la Grande-Bretagne doit fournir un million d'hommes et une certaine somme d'argent — peu importe le genre de la contribution — pour aider à repousser l'attaque d'un membre de la Société sur le sol d'un autre membre. Théoriquement, rien ne peut empêcher la Grande-Bretagne de dire au Canada: "Comme partie de l'empire, vous du Canada êtes appelés à fournir votre part de cette contribution; et votre part sera de cent mille hommes et de \$5,000,000." La Grande-Bretagne peut théoriquement le faire, et il nous faut obéir ou nous rebeller. Il n'y a pas d'autre alternative.

L'honorable M. CASGRAIN: Cela est exact.

L'honorable M. LYNCH - STAUNTON: Rebeller contre quoi?

L'honorable M. BELCOURT: Contre l'empire — nous séparer de l'empire. Autrement il nous faudrait obéir. Mon honorable ami (l'honorable M. Lynch-Staunton) n'a pas suivi ce que j'ai dit. J'ai soutenu que si le Conseil décrétait que la Grande-Bretagne dans les circonstances que je viens de signaler, doit contribuer une somme d'argent et un effectif militaire, alors elle pourrait répartir la contribution entre les différentes parties de l'empire au moyen d'une loi promulguée à Westminster, et il nous faudrait

L'hon. M. BELCOURT.

obéir à la loi ou faire le contraire — nous révolter.

L'honorable M. LYNCH - STAUNTON: Où trouvez-vous cela dans le Traité?

L'honorable M. BELCOURT: Je ne le trouve pas là. J'envisage la question au sens constitutionnel. Je connais la constitution de mon pays, et c'est là que je trouve mon argument, et non pas dans le Traité. Nous devons interpréter le Traité et ses effets à la lumière des constitutions qui nous régissent, la constitution de l'empire britannique et la constitution du Canada.

L'honorable M. LYNCH - STAUNTON: Mais ce n'est pas ce que vous faites.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami ne partage pas mon avis. J'en suis peiné, mais je n'y puis rien. C'est pourtant ce que je cherche à établir. Voici ce que je veux faire ressortir; en approuvant le Traité, nous avons simplement assumé l'obligation morale de faire quelque chose que légalement nous devons faire. Voilà ce que j'entends.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est bien cela.

L'honorable M. BELCOURT: Si mes honorables amis veulent observer un peu plus soigneusement la description des signataires du Traité, ils verront non pas une preuve absolument irréfutable de ce que je soutiens, mais une corroboration très forte. Comment l'empire est-il décrit? "Sa Majesté le roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes." Voilà l'Etat seul qui est signataire. Il n'y a pas de différents Etats dans l'empire britannique, mais un seul état.

L'honorable M. DAVID: L'honorable sénateur me permettra-t-il une question? Advenant un différend entre la Grande-Bretagne et le Conseil de la Société, quelle sera notre posture vis-à-vis de l'empire et notre situation quant à la Société des Nations?

L'honorable M. BELCOURT: Certes voilà une situation bien concevable, si elle n'est guère possible. On imaginerait, par exemple, quelque différend entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, et il nous faudrait alors nous rebeller, nous séparer de l'empire et nous joindre à l'Union américaine dans son droit, ou bien combattre contre elle. Il n'y aurait pas d'alternative. Je ne sais si cela répond à la question de mon honorable ami.

J'ai demandé à mon honorable ami de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton), hier, si le parlement britannique ne pouvait pas demain révoquer complètement l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Mon honorable ami est trop bon avocat constitutionnel pour avoir nié la proposition. Il a dit que le parlement de Westminster pouvait en effet le faire, mais qu'il ne le ferait pas. Je m'accorde avec mon honorable ami. Je ne crois pas du tout probable que le parlement britannique révoque l'Acte de l'Amérique britannique du Nord; je crois que ce serait là la dernière chose du monde qui peut se produire. Cependant le pouvoir de le faire est absolument irréfutable. Mon honorable ami le reconnaît.

Il est un autre aspect que je désire mettre au clair, et je tâcherai de le faire très humblement, bien que je puisse ne pas réussir. Je crois que ce sont là des questions d'ordre primordial qui devraient amener chaque membre du Parlement à se prononcer. L'honorable sénateur de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) a dit hier beaucoup de choses, ainsi que l'honorable sénateur de De Salaberry (l'honorable M. Béique) quant à l'évolution constitutionnelle. Or, je dis maintenant très respectueusement que ces expressions "évolution constitutionnelle" forment une erreur de mots pour ce qui est du Canada. Elles ne peuvent pas s'appliquer à notre pays; elles n'ont pas ici leur place. Vous ne pouvez pas parler de l'évolution constitutionnelle du Canada, pour la bonne et simple raison que nous avons une constitution écrite. "Evolution constitutionnelle" est un expression qui a naturellement une signification en Angleterre, puisque la constitution de la Grande-Bretagne est faite de jour en jour. C'est le peuple d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande, tel que représenté à Westminster, qui fait journellement la constitution britannique. C'est ce sur quoi décide le roi, du consentement des représentants assemblés dans les chambres du Parlement à Westminster, qui fait la Constitution. Là, naturellement, l'évolution constitutionnelle est reconnue. Nous savons tous en quoi elle consiste—simplement en ceci que le roi perd quelque une des prérogatives royales qui devient acquise au Parlement. Chaque fois qu'il y a évolution constitutionnelle, cela veut dire que le roi est obligé de céder un peu plus.

L'honorable M. CASGRAIN: Ainsi que la Chambre des Lords.

L'honorable M. BELCOURT: L'évolution constitutionnelle en Grande-Bretagne est

une chose qui se comprend; mais l'évolution constitutionnelle au Canada est un aspect que pour ma part je ne saurais entendre.

Il faut, en parlant d'évolution constitutionnelle, tenir compte non seulement de nos relations avec la Grande-Bretagne au point de vue de la Constitution, mais aussi de nos relations entre nous comme membres de la fédération canadienne. Il y a neuf provinces au Canada, et tout changement de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord exigerait non seulement une loi du parlement impérial, mais aussi le consentement de chacune des neuf provinces canadiennes. Qu'est la constitution fédérale? Est-ce autre chose qu'une convention sociale intervenue entre les provinces originelles qui étaient autonomes à l'époque, et les autres qui ont été admises depuis lors?

Vous ne sauriez modifier une convention sans le consentement de tous les associés. Je puis imaginer ce que mon honorable ami de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) me dirait si, après avoir fait une convention avec lui, j'allais le trouver dans une huitaine et lui parler d'évolution constitutionnelle et lui demander si, à la lumière des événements qui venaient de se produire, notre convention ne devrait pas être modifiée. Il pourrait y avoir plusieurs raisons convaincantes en faveur d'une modification; mais si j'allais affirmer que je détiens le pouvoir de modifier cette convention en raison d'événements subséquents, je suis certain que mon honorable ami n'accepterait pas ma proposition. Il en est ainsi du pacte fédéral—l'acte de société entre les provinces du Canada. Nous ne pouvons parler d'évolution constitutionnelle qui comporterait un changement sérieux dans les relations établies non pas seulement entre la Grande-Bretagne et nous-mêmes, mais même entre nous comme membres de la fédération canadienne.

On a dit et répété beaucoup de choses sur notre statut amélioré, notre autonomie augmentée, et tout cela. Pour ma part, je ne puis voir comment notre autonomie a été affectée, soit en mieux, soit en pire.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Et elle ne l'a pas été. On explique simplement qu'elle est plus vaste qu'on ne croyait.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne puis parler de ce que pensait mon honorable ami.

L'honorable M. DAVID: L'honorable sénateur ne croit-il pas que dans la formation et que nous avons réellement plus de pouvoir qu'avant?

L'honorable M. BELCOURT: Non. Nous n'avons pas un iota de plus que nous n'avions en pouvoir, mais le parlement impérial nous a permis de faire certaines choses que nous ne pouvions pas exiger de lui. En d'autres termes, on nous a permis de négocier, entre autres, un traité avec la France. Nous n'avons pas le pouvoir de le faire, et nous ne pouvions pas insister sur l'obtention de ce privilège. Ainsi, le traité avec la France a été révoqué. La Grande-Bretagne pourrait nous dire: "Non, cette fois-ci, vous ne négocierez pas le traité, mais nous le ferons nous-mêmes." Nous n'avons pas plus de pouvoir aujourd'hui que nous n'en avions antérieurement.

L'honorable M. POIRIER: N'est-ce pas dans la nature d'une évolution constitutionnelle?

L'honorable M. BELCOURT: Non, ce n'est pas de l'évolution constitutionnelle du tout. C'est simplement, de la part des autorités impériales, une reconnaissance du fait qu'il devrait nous être permis de faire certaines choses qu'en vertu de notre constitution nous n'avons pas pouvoir de faire. Nous ne devrions pas tenter de dire plus que cela.

L'honorable M. CASGRAIN: Mais l'ambassadeur britannique a signé ce traité, en tout cas, et l'a rendu valide. Ils laissent les enfants barbouiller derrière eux.

L'honorable M. BELCOURT: L'une des raisons qui m'ont fait entrer dans ce débat, était que je voulais faire inscrire au Hansard, avec fort peu de commentaires, certaines parties du traité que le Canada est actuellement appelé à approuver, qui a été ratifié par la Grande-Bretagne et, je crois par l'Italie, puis approuvé par l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

L'honorable M. POWER: Les dépêches d'aujourd'hui disent par la France, aussi.

L'honorable M. BELCOURT: Par la France. Le traité contient des dispositions sur lesquelles, en leur donnant notre approbation, nous plaçons le sceau d'une reconnaissance. Je veux surtout attirer l'attention sur l'article contenu dans le traité fait entre les Etats-Unis d'Amérique, l'Empire britannique, la France, l'Italie, le Japon et la Pologne, et signé à Versailles le 28 juin. Entre autres choses, je trouve dans ce traité certains articles que je désire inclure dans le débat. Ce sont les articles 8, 9 et 10, qui se lisent comme suit:

Article 8.—Les ressortissants polonais, appartenant à des minorités ethniques, de religion ou

L'hon. M. DAVID.

de langue, jouiront du même traitement et des mêmes garanties en droit et en fait que les autres ressortissants polonais. Ils auront notamment un droit égal à créer, diriger et contrôler à leurs frais des institutions charitables, religieuses et sociales, des écoles et autres établissements d'éducation, avec le droit d'y faire librement usage de leur propre langue et d'y exercer librement leur religion. •

Article 9.—En matière d'enseignement public, le gouvernement polonais accordera dans les villes et districts où réside une proportion considérable de ressortissants polonais de langue autre que la langue polonaise, des facilités appropriées pour assurer que dans les écoles primaires, l'instruction sera donnée, dans leur propre langue, aux enfants de ces ressortissants polonais. Cette stipulation n'empêchera pas le gouvernement polonais de rendre obligatoire l'enseignement de la langue polonaise dans les dites écoles.

Dans les villes et districts, où réside une proportion considérable de ressortissants polonais appartenant à des minorités ethniques, de religion ou de langue, ces minorités se verront assurer une part équitable dans le bénéfice et l'affectation des sommes qui pourraient être attribuées sur les fonds publics par le budget de l'Etat, les budgets municipaux ou autres, dans un but d'éducation, de religion ou de charité.

Les dispositions du présent article ne seront applicables aux ressortissants polonais de langue allemande que dans les parties de la Pologne qui étaient territoire allemand au 1er août 1914.

Article 10.—Des comités scolaires désignés sur place par les communautés juives de Pologne, assureront, sous le contrôle général de l'Etat, la répartition de la part proportionnelle des fonds publics assignés aux écoles juives en conformité de l'article 9, ainsi que l'organisation et la direction de ces écoles.

Les dispositions de l'article 9 concernant l'emploi des langues dans les écoles seront applicables aux dites écoles.

En même temps que je cite ces paroles, je veux rappeler les faits suivants. Au cours des quelques années dernières, dans la province d'Ontario, les syndics scolaires de l'école n° 14 du township de Lancaster, comté de Glengarry, ont été condamnés à \$500 d'amende et aux frais, ou à l'emprisonnement s'ils ne payaient pas, pour avoir permis que quarante-cinq écoliers français, sur un total de quarante-sept élèves, apprirent le catéchisme en français pendant dix minutes. Dans la ville de Windsor, le ministère de l'Education de la province a refusé à deux écoles, dont l'une avait 65 p. 100 d'élèves canadiens-français et une autre 85 p. 100, le droit d'enseigner un seul mot de français en un temps quelconque et sur un sujet quelconque. A Plantagenet, à faible distance d'Ottawa, en 1914 ou 1915, je ne me rappelle plus quelle année, le ministère de l'Education a refusé à un instituteur la permission d'enseigner le français dans une école où tous les élèves présents étaient canadiens-français.

L'honorable M. CASGRAIN: Honte! honte!

L'honorable M. BELCOURT: Au cours des six dernières années, par contraste avec ce qui a été fait en Pologne, la législature de la province d'Ontario a retenu aux écoles bilingues leur part du crédit annuel voté pour les fins d'éducation. Je ne fais pas de commentaires. Je désire simplement placer ces faits aux archives.

L'honorable M. CASGRAIN: Très bien.

L'honorable M. BELCOURT: Il ne me reste que quelques mots à dire. Je suis sous tous rapports très cordialement en faveur de la Société des Nations. Je me réjouis de voir qu'enfin le monde a trouvé une occasion de tenter d'établir la paix universelle. Je dirai pour ma part que lorsque j'étais plus jeune, j'avais plus d'illusions qu'aujourd'hui. J'avais rêvé d'un Canada devenu commonwealth britannique démocratique, et pratiquant entièrement les arts de la paix, ignorant absolument les arts de la guerre. J'avais espéré que l'exploitation des magnifiques ressources du Canada ne serait pas interrompue par la guerre. Comme plusieurs autres, j'ai cependant subi un rude choc. Nous avons traversé cinq années de la guerre la plus affreuse qui ait affligé l'univers. Je me réjouis, permettez-moi de le répéter, que le temps soit venu où le monde comprend enfin que la paix est la seule chose sur terre qui mérite qu'on se batte pour elle.

Afin de démontrer jusqu'à quel point j'ai toujours cru au vœu d'établir et de maintenir la paix dans le monde, je prendrai la liberté de citer des souvenirs personnels. Au premier jour de la session de 1906, dans une autre Chambre dont je faisais alors partie, je proposai une adresse dont le but était que Sa Majesté le Roi Edouard et la Reine fussent invités à visiter le Canada. Mon but d'alors, je l'expliquerai, était celui-ci: j'avais espéré, je croyais que la venue du roi Edouard, le grand pacificateur, au Canada, entraînerait aussi de sa part une visite aux Etats-Unis. A cette époque le président de la République américaine donnait beaucoup de son temps, de ses talents et de son énergie à l'établissement de la paix universelle. Il me sembla qu'une visite au Canada du grand Roi qui avait tant fait pour amener l'entente cordiale, provoquerait peut-être un prolongement de cette entente, et que nous pourrions peut-être obtenir ce que tout l'univers recherche depuis si longtemps: la paix. Je proposai donc que Sa Majesté et la Reine fussent invités à venir au Canada. L'adresse fut adoptée à l'unanimité avec grand enthousiasme, non

seulement par les Communes mais aussi bien par le Sénat. J'aimerais qu'on me permit de lire quelques-unes des observations que je fis alors aux Communes—et les honorables sénateurs n'oublieront pas que ceci se passait en 1906:

Monsieur le président, puisque la visite faite par Son Altesse Royale en 1860, au Canada et à la grande république américaine, notre voisine et notre amie, a abouti à des conséquences si intéressantes, si importantes et si heureuses, combien plus intéressante, plus fertile en heureuses conséquences ne serait pas la présence de celui qui depuis cette époque est devenu le souverain de l'empire britannique, sur ce continent nord-américain, dont le progrès et le développement ont frappé d'admiration le monde entier, et qui a tant contribué au succès des institutions démocratiques et au règne de la liberté.

A l'avènement de Sa Majesté au trône, monsieur le président, qui aurait cru à la probabilité et même à la possibilité de l'entente cordiale, telle qu'elle existe aujourd'hui? Et si, en ce moment la République française et le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ainsi que ses possessions dans le monde entier, jouissent d'une alliance si étroite, si intime, si cordiale, si durable, on en conviendra, ce résultat est dû surtout au tact étonnant, au jugement quasi infaillible, au génie, à cette intense humanité, à ce sincère amour de la paix qui distinguent Sa Majesté. Ne sommes-nous pas en bon droit d'espérer et de croire que Sa Majesté ne se contentera pas de se reposer sur les lauriers, si brillants qu'ils soient, dont le monde a ceint son auguste front, et qu'elle continuera à consacrer son génie, sa toute-puissance et son influence au service et à la cause de l'humanité, jusqu'à ce qu'elle ait finalement réalisé cette ardente et éternelle espérance du genre humain: le règne de la paix universelle.

En outre, monsieur le président, ne nous est-il permis, ici, de caresser l'espoir qu'une visite de Sa Majesté le noble roi d'Angleterre, à cet autre homme d'Etat si distingué, le président des Etats-Unis, dont les efforts personnels et les succès obtenus au service de la cause de la paix parmi les nations, lui ont également valu la gratitude et l'admiration du monde entier, contribuerait à resserrer et à rendre encore plus cordiales les relations qui existent entre la République américaine et notre mère patrie? Bien plus, monsieur le président, n'est-il pas légitime de nourrir l'espoir et de croire qu'une telle visite, à l'époque actuelle, contribuerait à donner plus d'ampleur à l'entente cordiale, de façon à gagner la puissante coopération des Etats-Unis d'Amérique et la réalisation d'un noble objectif visé par cette entente? Car, s'il nous est donné de nous réjouir de l'alliance intervenue entre la République française et le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et les possessions britanniques dans le monde entier, n'est-il pas légitime d'espérer que cette alliance s'étendra de façon à embrasser la République des Etats-Unis d'Amérique, et cet empire reculé de l'Orient, dont l'emblème national symbolise avec tant de vérité ses brillants exploits de fraîche date et son merveilleux progrès: alliance entre les premières nations d'Europe, les deux plus grandes nations d'Amérique, et la seule grande nation de l'Asie; alliance embrassant le monde entier, dont le but et le mot d'ordre seraient "règne de paix universelle", avec tout ce que ces paroles magiques font augurer de bien pour l'humanité.

Honorables messieurs, vous vous rappellerez quelle était la situation il y a douze ans. On me permettra bien de me vanter d'avoir prévu qu'une alliance comme celle-ci, pour assurer la paix universelle, entraînait une alliance avec le Japon.

Ne sommes-nous pas autorisés à croire que l'heure est venue où les nations éclairées du monde entier mettront fin aux armements militaires et cesseront de verser au démon de la guerre le tribut de leur sang, le plus précieux, et de leurs plus riches trésors? Voilà trop longtemps déjà que les nations européennes gémissent sous l'écrasant fardeau du militarisme. Tout le monde désire ou demande la paix, et l'air est pour ainsi dire embaumé du souffle parfumé de la paix. Le noble roi d'Angleterre, le noble président des Etats-Unis, se sont consacrés au service de la paix: tous deux ils croient fermement à l'avènement de la paix universelle, et ils n'ont cessé de prêcher avec un succès marquant l'évangile de la paix. Ne pouvons-nous pas aujourd'hui nous bercer de l'espoir que leurs brillants succès, de fraîche date, ne sont que les signes avant-coureurs de la paix universelle? D'aucuns penseront peut-être, monsieur le président, que c'est là un rêve, un fort beau rêve, il est vrai, mais, après tout, une vision chimérique, irréaliste, une illusion. A cela je réponds que souvent les rêves se réalisent et que ce qui semble être l'illusion d'aujourd'hui peut devenir la réalité de demain. Je réponds encore que l'entente cordiale, il y a quelques années, était un rêve, tandis qu'aujourd'hui, c'est une réalité tangible et un fait accompli. M'appuyant sur ces raisons, j'estime que c'est un grand honneur pour moi et un véritable bonheur de pouvoir présenter la résolution que je vous remets en mains propres.

Comme je l'ai dit, cette adresse fut adoptée par les deux Chambres, et reçut l'appui de toutes les grandes villes du Canada. Des copies des débats et de la résolution furent envoyées par le cours ordinaire au Colonial Office. Je doute fort que Sa Majesté le Roi les ait jamais vues. Je crains que le vœu ne fut étouffé au Colonial Office, où malheureusement l'absence de perspective a si souvent empêché de faire ce qui devait être fait. Il m'arriva de me trouver en Angleterre peu après, et j'appris du monsieur dont la principale occupation dans la vie est de manufacturer et mesurer de la pape-rasserie, que la chose était indiciblement absurde, que l'idée du roi quittant son royaume pour faire une visite aux différents dominions et colonies était absolument hors de question.

L'honorable M. CASGRAIN: Il se rendit aux Indes avec sa femme.

L'honorable M. BELCOURT: Il fut non seulement aux Indes, mais en France, et s'il pouvait aller à l'étranger, pourquoi ne pouvait-il pas venir dans son propre pays? Cependant la chose ne fut pas faite. Je ne puis m'empêcher d'exprimer mon regret

L'hon. M. BELCOURT.

profond—et c'est la première fois que j'en saisis l'occasion—qu'on n'eût pas alors accordé plus d'attention à l'adresse unanime et enthousiaste votée par les deux Chambres. Je crois que si l'on en avait tenu compte, que si le roi Edouard avait été autorisé par ses conseillers à visiter le Canada, puis les Etats-Unis à cette époque, l'horrible guerre que nous venons de traverser ne se serait pas produite. Si la Grande-Bretagne, la France et les Etats-Unis avaient en 1906 formé une alliance pour le maintien de la paix, l'Allemagne aurait-elle osé jeter le brandon d'incendie? Je soutiens que si ce que le Canada désirait à cette époque s'était accompli, il y a tout lieu de croire que nous aurions évité les atrocités horribles et les pertes épouvantables qui se sont abattues sur le monde depuis cinq ans.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur sait-il que l'Allemagne se préparait depuis quarante ans?

L'honorable M. BELCOURT: Certes. L'Allemagne s'était préparée pendant quarante ans, mais elle aurait longtemps hésité si elle avait su que les Etats-Unis, la France, la Grande-Bretagne et le Japon avaient formé une alliance défensive. En dépit de tous ses préparatifs, l'Allemagne n'aurait pas déclaré la guerre. Je me permets ces souvenirs personnels non pas pour la gloriole, mais pour convaincre mes honorables amis qu'en me disant en faveur de la Société des Nations, je suis absolument sincère, comme je l'ai été toujours.

J'ai été toute ma vie, je ne le nie pas, un avocat de la paix; j'ai été pacifiste. Ma devise a été: "Si vis pacem, para pacem." Je n'ai jamais admis la maxime "Si vis pacem, para bellum." Cela toutefois ne m'a pas empêché, lorsque la guerre a été déclarée par la Grande-Bretagne à l'Allemagne, de faire tout ce que je pouvais pour faciliter les efforts du Canada dans la guerre. J'ai été aussi partisan de cette guerre que tout autre, simplement parce que je sentais que mon pays devait au monde une dette; car c'était la guerre contre la guerre, comme je l'ai souvent dit.

Mon honorable ami de Compton (l'honorable M. Pope) disait cet après-midi—et je m'accorde avec lui sur ce point—qu'en raison de sa position actuelle, de ses aspirations, des espérances qu'il établissait sur l'avenir, le Canada ne pouvait aujourd'hui se désintéresser des affaires mondiales. Le temps n'est plus où nous pouvions demeurer isolés. Le Canada espère être bientôt l'un des Etats du monde, un Etat souverain, peut-être, mais en tout cas l'un des domi-

nions absolument indépendants de l'empire britannique. Que nous devenions indépendant ou que nous demeurions partie constituante de l'empire, je ne vois pas pour ma part d'autre alternative, quant au présent du moins, il nous faut nous intéresser à ce qui se passe dans l'univers. Nous ne pouvons pas nous désintéresser de ce qui se passe. C'est pour cela que je suis en faveur de la Société des Nations. Et si jamais l'occasion s'en présentait—je prie Dieu qu'elle ne se produise pas—le parlement du Canada devrait être prêt d'aider de ses hommes et de son argent à maintenir la paix du monde. Je crois que nous sommes tenus à cela tout autant que les autres nations qui se sont jointes à la Société, et peut-être y sommes-nous plus obligés. C'est en refusant toute participation au militarisme que notre pays peut prospérer et devenir une grande puissance.

Pour les raisons qui précèdent, je me prononce fortement en faveur du bill qui est actuellement soumise à la Chambre. J'aurai, comme je l'aurais eu pendant les vingt dernières années, le plus grand plaisir à voter pour une mesure qui, je l'espère, établira et maintiendra, dans une certaine mesure du moins, la paix universelle. Je ne suis pas sans avoir mes doutes ou mes craintes quant aux agissements précis de la Société des Nations, quant à ses aptitudes à créer et à maintenir la paix. Bien que la paix ait été faite avec l'Allemagne, il reste encore de bien laides questions internationales à régler. Je crois me devoir à moi-même de dire que je me sens alarmé en voyant que la Grande-Bretagne et les Etats-Unis s'engagent et persistent à s'entretenir dans une espèce de rivalité pour avoir la marine la plus forte. A la lumière des mots que nous trouvons dans le traité de paix, qui recommande le désarmement comme l'une des nécessités les plus urgentes, je confesse que je me sens alarmé de cette rivalité mitigée entre les deux plus grandes puissances de la Ligue. Je parle franchement, comme il convient au droit et au devoir de tout Canadien de le faire dans ces questions. Nous sommes aujourd'hui membres de la Société des Nations, et nous sommes conjointement responsables de ses actions. Il nous faut dire notre avis dans le Parlement, car nous n'aurons pas souvent l'occasion de le faire dans la Ligue même. J'ai espéré, toute ma vie durant, voir naître la paix universelle. Je dois dire que je crains qu'à moins de pratiquer ce qu'elle prêche, la Ligue n'aura pas le succès qu'elle devrait avoir. En tout cas, et pour ma part, je suis prêt à

recommander que le Canada fasse tout ce qu'il peut pour aider la Société à accomplir la tâche qu'elle s'est taillée. Si nous trouvons de temps à autre qu'elle s'éloigne des sentiers rectilignes, qu'elle n'a pas fait son devoir, le Parlement du Canada aura le droit de protester ou de faire des représentations. Cette réserve faite j'éprouve, comme je l'ai déclaré, le plus grand plaisir à donner à la mesure mon plus cordial appui.

L'honorable M. TURRIFF: Je retiendrai la Chambre quelques minutes seulement pour discuter la question. D'ordinaire, je partage les opinions de mes collègues de la gauche, mais je dois avouer qu'au sujet du débat sur le traité de paix, surtout au sujet de la discussion qui se fait dans un autre endroit, je n'ai aucune sympathie dirigée contre le traité. A mon avis, c'est un bon traité. Il peut ne pas être parfait. Il est possible que dans les circonstances il ne pouvait pas être parfait. Les plus fortes objections étaient dirigées contre la Société des Nations. Je suis très heureux en vérité de voir mon honorable ami qui vient de prendre son siège (l'honorable M. Belcourt) déclarer qu'il est absolument en faveur de la Ligue. Je ne doute aucunement que ce soit là la tentative la meilleure et la plus grande qui ait été faite pour donner la paix à l'avenir; et si quelque chose peut être fait par le Canada ou par l'empire pour atteindre ce but, notre devoir est de le faire.

Je crois aussi, honorables messieurs, que nous avons tous les droits d'être partie au traité de paix. Nous avons payé un prix formidable en argent, et plus cher encore en vies humaines.

La plus importante critique que j'aie entendu formuler contre le traité de paix et la Société des Nations est qu'ils nous font perdre quelque chose de notre autonomie. Je ne tenterai pas de fendre les cheveux en quatre, comme on l'a dit aujourd'hui, quant à la position que nous occupons dans l'empire. Je crois que cette position a été assez satisfaisante, et à tel point que pour ma part je ne désire pas la changer. Je ne désire pas voir de relations plus étroites dans l'empire. Le Canada aurait-il pu faire plus qu'il n'a fait dans la dernière guerre, si nous avions été plus étroitement liés par des conventions supplémentaires? Je ne crois pas que c'eût été possible. Il est indubitable qu'en entrant dans la Société des Nations nous avons sacrifié un peu de notre autonomie; mais est-il une seule nation signataire du Pacte qui ne sacrifie pas une partie de son autonomie en acceptant d'être

liée par le Conseil nommé par les différentes nations qui forment la société? La France le fait. Les Etats-Unis font de même, l'Italie est dans le même cas. Pourquoi y aurait-il de notre part quelque objection?

Honorables messieurs, il est une chose que nous gagnons par cette Société des Nations, d'après ce qui s'est dit. Nous vivons aux côtés mêmes d'une nation dix ou douze fois plus grande que nous, et dix ou douze fois plus riche et plus puissante. Si nos relations sont aujourd'hui excellentes, si les meilleurs sentiments existent entre les deux pays, un changement peut survenir quelque jour. Sous l'empire de la Ligue, nous avons la protection absolue des Etats-Unis aussi bien que des autres membres de la Société des Nations. Je crois que cela est une chose qui nous vaudra beaucoup dans l'avenir. De plus, si nous pouvons empêcher la guerre, si nous pouvons maintenir la paix dans le monde pendant cent ans, comme nous l'avons maintenue avec nos voisins du sud, cela n'en vaudra-t-il pas la peine?

Voici une autre chose, honorables messieurs: Supposons que nous n'eussions d'aucune façon été liés à la Grande-Bretagne, que nous eussions été un Etat indépendant sous une forme quelconque de gouvernement, et que nous eussions pris part à la guerre comme nous l'avons fait; y aurait-il eu le moindre doute possible sur notre approbation du traité de paix et de la ligue des nations? Je ne crois pas qu'il y eût eu la moindre opposition. Or, si c'est là la position que le Canada aurait prise en étant absolument indépendant, pourquoi hésiterions-nous à approuver le traité de paix et à devenir membres de la Société des Nations, parce que nous sommes une nation dans l'empire britannique?

A mon sens, honorables messieurs, voici le plus grand pas en avant que les nations du monde aient fait, et j'ai pleine confiance qu'il ne s'arrêtera pas. Il y aura des obstacles. On ne change pas incontinent la nature humaine. Le moyen le plus prompt de régler une difficulté se trouve dans vos poings. Il y a sans doute une tendance à la bataille quand les choses vont mal; et, dans le passé, quand il surgissait des différends entre nations, on les réglait par la guerre. Mais on forme une Ligue des nations qui sera forte à tel point qu'il n'y aura aucun avantage, pour un membre quelconque, de rompre le pacte et d'amener la guerre. Je prévois que nous verrons les nations régler leurs différends par l'arbitrage de la Société au lieu du jugement du glaive.

L'hon. M. TURRIFF.

Les difficultés surgissent, mais elles surgissent seulement pour être surmontées. Considérez les difficultés que les délégués à la conférence de Paris ont dû affronter; elles ont parfois semblé irréductibles, mais elles ont été contournées, et par une concession ici ou là, les délégués ont obtenu des résultats joliment satisfaisants. Je suis certain que si chaque membre de la Société des Nations fait ce qui est à peu près bien, la conséquence sera très heureuse. Nous ne pouvons empêcher toutes les guerres de l'avenir. Comme l'a dit mon honorable ami d'Ottawa (l'hon. M. Belcourt), il semble exister—je regrette de le dire—une disposition chez plusieurs membres de la Société à continuer les armements. Cette tendance pourra disparaître lorsque la Ligue aura duré quelque peu. Je ne vois pas comment le monde peut continuer à supporter les frais énormes des armées et des marines. Toutes les nations qui ont participé à la guerre, la nôtre comme les autres, ont emprunté de l'argent presque à l'épuisement, et la question est de savoir comment cette dette sera payée. Cette difficulté pourrait bien avoir l'excellent résultat d'empêcher les peuples de se lancer dans de nouvelles extravagances. Nous cherchons maintenant à lancer un emprunt pour faire marcher les choses. Je crois pour ma part, honorables messieurs, que le Gouvernement aura une bonne raison d'économiser s'il n'a pas tout l'argent qu'il veut, et je crois que c'est la seule chose qui puisse l'amener à économiser. Je ne crois pas du tout que nous serions mieux si l'autre parti était au pouvoir. Quand un pays a dû marcher dans l'extravagance, comme nous avons dû le faire pendant la guerre, l'économie est une question des plus difficiles. Les autres nations en sentent l'effet tout autant que nous. J'espère en conséquence qu'il résultera de ceci une réduction dans les effectifs de terre et de mer du monde entier.

Je dirai pour conclure, honorables messieurs, que j'appuie absolument le traité de paix et la Société des nations, et que je prévois, pour l'avenir, les temps les meilleurs que l'univers ait jamais eus.

L'honorable M. McMEANS: Honorables messieurs, je me propose de parler quelques instants seulement. J'ai suivi avec grand plaisir, et avec profit pour moi-même, la discussion qui vient de se faire sur l'aspect constitutionnel de la question et sur la posture occupée par le Canada.

Je dois dire au début que je partage entièrement l'avis de l'honorable sénateur de Hamilton (l'hon. M. Lynch-Staunton) que la constitution de notre pays subit une mo-

dification graduelle. Il a aussi été question d'une conférence impériale qui doit se tenir prochainement et dans laquelle toute difficulté de ce chef pourra être réglée; le Canada y recevra une considération telle que toute question de son statut pour l'avenir disparaîtra.

L'honorable sénateur de De Lanaudière (l'hon. M. Casgrain), au cours des paroles qu'il prononçait hier après-midi, semblait longuement tenter de prouver que le Canada n'était pas une nation, qu'il n'avait pas le droit d'être représenté à la Conférence de Paris. Pour appuyer ses dires, il prétendait que c'était là aussi l'avis de l'honorable sénateur d'Ottawa (l'hon. M. Belcourt), de l'honorable sénateur de Salaberry (l'hon. M. Béique), et de l'honorable sénateur de Lorimier (l'hon. M. Dandurand). Une de ses affirmations m'a paru extraordinaire: les commissaires du Canada n'avaient pas du tout de statut là-bas. Il aurait voulu amener l'honorable Chambre à croire que la représentation du Canada n'était qu'un simple jeu de scène et ne comportait aucune signification. Il alla même jusqu'à dire que les deux commissaires représentant le Canada se trouvaient dans une position identique à celle de deux pages marchant sur les talons de Lloyd-George et se pendant à ses basques, ou semblable à la posture des caudataires qui dans sa propre église portent la traîne du dignitaire ecclésiastique qui les précède immédiatement. Il doutait même que ces deux commissaires eussent été nommés comme représentants du Canada; il prétendait qu'ils avaient été nommés représentants impériaux. Or pour contredire une déclaration de ce genre et pour donner à l'honorable Chambre une preuve péremptoire que l'honorable sénateur était absolument dans l'erreur, je lirai la commission donnée par le roi aux plénipotentiaires représentant le Canada. Voici:

La commission accordée à chaque représentant, dit: "Nous avons jugé opportun de donner à une personne compétente plein pouvoir de conduire ladite discussion-en notre nom quant à notre Dominion du Canada"; il est en conséquence dit de chaque représentant: "Nous le nommons, créons et constituons notre commissaire, procureur et plénipotentiaire incontestable, du chef de notre Dominion du Canada, lui donnant tout pouvoir de traiter, régler et conclure les traités nécessaires, et de signer pour nous, et en notre nom du chef de notre Dominion du Canada, toute chose ainsi agréée et conclue, et de faire et d'accomplir toutes autres affaires qui peuvent en relever, dans une manière et une forme aussi simples et de même vigueur et effet que si nous étions nous-mêmes présent".

J'accorde grand respect à l'opinion de l'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M.

Belcourt). Il a la réputation d'être un avocat constitutionnel de grand mérite au pays. Il prend apparemment le point de vue opposé. J'admets les déclarations faites par l'honorable sénateur de De Salaberry (l'honorable M. Béique), que le roi...

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami me permettra-t-il de l'interrompre? Je ne comprends pas bien ce qu'il entend, et je crains que ses paroles ne causent une méprise lorsqu'il dit que je prends le point de vue opposé. Opposé à quoi?

L'honorable M. McMEANS: Que les représentants du Canada n'avaient pas de statut à la Conférence de la paix à Paris, comme représentants du Dominion.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami s'est absolument mépris sur mes paroles.

L'honorable M. McMEANS: Je dois donc vous faire excuse.

L'honorable M. BELCOURT: Je n'avais pas du tout l'intention de dire cela, et je ne crois pas avoir dit quoi que ce soit qu'on pût le plus forcément interpréter dans ce sens.

L'honorable M. McMEANS: Je dois m'excuser. Il m'avait semblé, honorables messieurs, à relire le discours de l'honorable sénateur de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain), tel que rapporté dans nos débats, que l'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt) partageait son opinion. Cela peut être inexact.

L'honorable M. BELCOURT: Je n'ai jamais exprimé d'opinion là-dessus avant aujourd'hui.

L'honorable M. McMEANS: Il me semble étrange, honorables messieurs, que lorsque nous discutons dans notre Chambre la position occupée par le Canada aux yeux de l'univers, il se trouve des honorables sénateurs pour amoindrir cette position, alors que, dans le Sénat américain, nous trouvons des sénateurs qui soutiennent que le Canada est une nation autonome ayant plein pouvoir d'agir de son propre chef sous tous rapports. Je dis cela parce que s'il est une observation faite dans notre Sénat que je regrette profondément, c'est celle de l'honorable sénateur de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain), qui amoindrissait les commissaires du Canada et le statut de notre pays devant le monde. Comme je l'ai déjà dit, j'admets l'affirmation de l'honorable sénateur de De Salaberry (l'honorable M. Béique), que le roi peut faire la guerre, constitutionnellement et théoriquement, et qu'il peut faire constitutionnellement et

théoriquement la paix. Mais son pouvoir est théorique seulement, et en pratique le roi ne peut pas faire la guerre ou la paix qui liera le Dominion du Canada. Je crois que l'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt), avec toute l'expérience qu'il possède sur les questions de ce genre, admettra mon affirmation.

Or, voyons ce qu'on a dit à ce sujet dans le Sénat américain. Je cite la presse du lundi, 1er septembre :

Le sénateur Knox : Je dirai ceci : Je n'étais pas présent à la séance lorsque M. Miller a témoigné. Le fait est que s'il est techniquement vrai, comme le dit le Président, que les colonies britanniques autonomes traitent diplomatiquement par l'entremise du Foreign-office britannique, c'est vrai seulement dans le sens le plus absolument technique. Elles sont absolument autonomes même dans leurs transactions diplomatiques quant aux questions qui les affectent. Ainsi, je me rappelle que lorsque la convention réciprocaire canadienne fut négociée en 1911, les délégués furent envoyés du Canada pour la négocier. La Grande-Bretagne ne parut pas aux audiences ou aux conférences, et sous tous rapports le Canada était tout autant autonome dans la conduite de ces négociations internationales qu'il l'aurait été s'il eut eu un gouvernement absolument indépendant.

Il nous faut apparemment aller aux Etats-Unis pour apprendre que nous, du Canada, avons quelque statut aux yeux du monde. Je suis heureux que l'honorable sénateur de De Lanaudière soit rentré.

L'honorable M. CASGRAIN : On m'a averti.

L'honorable M. McMEANS : Je dis qu'il nous faut aller aux Etats-Unis pour apprendre qu'aux yeux du monde civilisé nous avons un statut, et que notre pays est reconnu comme possédant un gouvernement indépendant, autonome, alors qu'à l'avis de l'honorable sénateur de De Lanaudière, nous sommes simple colonie et n'avons pas de statut...

L'honorable M. CASGRAIN : De statut international.

L'honorable M. McMEANS : ... et aucun droit d'être considérés d'une façon ou d'une autre. Ce qui me surprend est que l'honorable sénateur de De Lanaudière était jadis, du moins avant la guerre, un très fervent admirateur et disciple dévoué de sir Wilfrid Laurier. Sir Wilfrid Laurier était un grand Canadien et un grand homme d'Etat, et ce qui peut-être le rendra cher à ses compatriotes est que, de 1906 ou 1907 à 1911, il combattit ardemment pour les droits du Canada, afin que notre pays pût

L'hon. M. McMEANS.

se réclamer du titre de nation. S'il me fallait juger les remarques de l'honorable sénateur de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain), je pourrais supposer qu'il a délaissé ses opinions formées; je supposerais qu'un tory pure laine d'avant 1867 vient d'exprimer ces choses.

L'honorable M. CASGRAIN : C'est cela, le " Family Compact ".

L'honorable M. McMEANS : Le travail accompli par sir Wilfrid Laurier jusqu'en 1911 a été continué depuis lors par sir Robert Borden et je crois que lorsque l'histoire de la Conférence sera écrite, on donnera le plus grand mérite à sir Robert Borden pour l'attitude qu'il prit de demander que le Canada ait un statut indépendant à la Conférence de la paix tenue à Paris. Quelqu'un voudra-t-il prétendre que le Canada, après avoir dépensé un milliard et demi de dollars, après avoir levé un demi-million d'hommes, après que soixante mille de ses enfants fussent endormis dans le terrain de France, n'aurait pas le droit d'être représenté à la Conférence de Paris? Evidemment personne ne voudrait sérieusement appuyer une affirmation semblable.

Je n'ai plus rien à dire. Je ne voulais pas faire d'observations. Une discussion sur l'évolution constitutionnelle du Canada entraînerait une étude prolongée. Mais l'institution évolue : elle monte graduellement de ce qu'elle était avant la guerre, et des changements s'y produisent. Avec la plus grande déférence pour mon honorable ami d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt), je ne considère pas du tout que l'Acte de l'Amérique britannique du Nord nous lie au point de pouvoir évoluer au sens parlementaire. J'entends ceci : Nous avons en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord les mêmes droits et les mêmes pouvoirs que le parlement de Grande-Bretagne, et chaque pouvoir cédé par la Couronne change la constitution du Canada dans les mêmes proportions. Je regrette n'avoir pas été en situation de donner plus de temps à la question. Je désirais surtout manifester mon opposition à l'opinion de l'honorable sénateur de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain), laquelle, je crois, n'était pas justifiée. J'ose croire que lorsqu'il a été à Paris, qu'il y a vu des gens importants, et entendu parler du crâne du Sultan, puis du Coran et de toutes ces choses, il n'a pas manifesté, aux gens de France et de Grande-Bretagne, ou au Sultan du pays où le Coran avait été volé, les mêmes sentiments qu'il a exprimés dans cette Chambre.

L'honorable M. BLAIN: Honorables messieurs, au nom du représentant cadet de Halifax, je propose l'ajournement du débat.

Sur motion de l'honorable M. Blain, le débat est ajourné.

BILL DE LA COMMISSION DU COMMERCE.

PREMIERE LECTURE.

Bill 12, "Loi modifiant la Loi de la Commission du commerce." — L'honorable sir James Lougheed.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT.

Vendredi, 3 octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à 3 de l'après midi.

Prières et affaires de routine.

BASSIN DE RADOUB D'HALIFAX.

DEMANDE DE RAPPORT.

L'honorable M. DENNIS propose:

Que le Sénat ordonne la production de tous documents, lettres, télégrammes, entre tout fonctionnaire ou ministère du Gouvernement et toute personne, firme ou corporation, du 7 décembre 1918 au 1er juillet 1919, et des rapports y référant, au sujet de l'expropriation du bassin de radoub d'Halifax.

La motion est adoptée.

DOCUMENT PARLEMENTAIRE N° 254.

DEMANDE DE RAPPORT.

L'honorable M. DOMVILLE propose:

Que le Sénat ordonne de déposer sur le bureau de cette Chambre une copie du document parlementaire n° 254.

La motion est adoptée.

MACHINES POUR LA PRODUCTION DE L'HUILE.

DEMANDE DE RAPPORT.

L'honorable M. DOMVILLE propose:

Que le Sénat ordonne la production de la correspondance échangée, pendant les années 1918 et 1919, entre Louis Simpson, ingénieur industriel d'Ottawa, et l'ex-commissaire des douanes au sujet de l'entrée en franchise au Canada de certaines machines requises pour l'établissement de la nouvelle industrie pour le recouvrement de l'huile et de certains produits de l'argile schisteuse.

Il dit: Il s'agit de la correspondance échangée à ce sujet qu'on a discuté ici l'autre jour et je désirerais qu'elle soit déposée sur le bureau afin d'éviter tout malentendu.

La motion est adoptée.

PROJET DE LOI CONCERNANT LE TRAITE DE PAIX.

DEUXIEME LECTURE.

Le Sénat reprend l'étude, ajournée le 2 octobre, de la motion pour la deuxième lecture du projet de loi (bill n° 3) concernant la ratification du traité de paix entre Sa Majesté et certaines autres puissances.

L'honorable M. CROSBY: Je remercie l'honorable confrère (l'hon. M. Casgrain) de ses applaudissements. J'espère qu'il applaudira quand j'aurai fini. N'importe qui pourrait applaudir avant que je commence. Je sollicite l'indulgence de la Chambre durant quelques minutes sur cette question des plus importantes, car il me semble qu'il n'est que juste et raisonnable que tout membre de cette Chambre doive avoir, s'il le désire, le loisir d'exprimer son opinion et de donner les raisons pour lesquelles il votera en faveur de ce traité tout aussi bien que celles qui le portent à voter contre.

J'ai le regret de dire qu'à cause de circonstances dont je n'ai pas été le maître, je n'ai pas eu le privilège d'être présent quand cette Chambre a adopté la résolution au sujet du traité. Je constate, en parcourant le rapport, que la Chambre n'a pas été unanime à adopter cette résolution et je regrette beaucoup que la division soit inspirée par l'esprit de parti. Pourtant, honorables messieurs, de tous les sujets soumis à cette Chambre, à quelque époque que ce soit depuis la Confédération, s'il en est un auquel la politique de parti n'aurait pas dû être mêlée, c'est bien la question de ce traité de paix. Nous avons bien eu certaines divergences d'opinions quant à la méthode de poursuivre la guerre. Je suis heureux de dire que nous étions tous désireux de gagner la guerre; certaines gens avaient des doutes sur la meilleure manière de procéder, et c'était tout naturel de différer d'opinion à ce sujet, bien que nous eussions tous le même but en vue. Il était encore naturel qu'il y eût divergence d'opinions quant à la conscription, comparée au système d'enrôlement volontaire. Il y avait lieu de différer d'opinion à ce sujet. Mais, honorables messieurs, je ne puis trouver aucune raison possible pour que nous différions d'opinion sur cette question

du traité de paix et voilà pourquoi je regrette de constater, comme je l'ai dit, que la Chambre se soit divisée. S'il devait y avoir une division, on aurait dû l'enregistrer, parce que cette question est et continuera d'être de très grande importance pour nombre d'années à venir. Elle restera dans l'Histoire, et il n'aurait été que juste et raisonnable d'enregistrer la division; je compte donc qu'on le fera, lorsqu'on prendra le vote sur ce bill. Et que veut dire cette division? Simplement que nous nous divisons pour des raisons de parti politique, sans aucune autre raison possible. Tout sénateur qui a voté contre la résolution aurait dû être inscrit comme ayant voté contre le traité de paix mondiale.

J'aimerais à dire quelques mots au sujet de certaines déclarations qui ont été faites ici. Par exemple, l'honorable chef de l'opposition s'est levé pour lire toute la correspondance échangée entre le conseil impérial et notre conseil privé au Canada. Après qu'il eût lu la correspondance, je croyais que, si jamais je devais entendre tomber de ses lèvres quelques mots d'éloquence, ce serait bien en pareille occasion. Je croyais qu'il allait louer notre premier ministre et endosser son attitude pour avoir demandé au gouvernement impérial de reconnaître les droits du Canada, comme nous étions en droit de nous y attendre. Personne n'aurait été plus empressé que mon honorable ami d'accuser le premier ministre, si celui-ci avait négligé de demander la reconnaissance de la position si digne du Canada. C'est pourquoi je dis qu'après avoir entendu l'honorable chef de l'opposition lire cette correspondance, je m'attendais à lui voir faire des éloges à notre premier ministre. Je n'ai aucun doute, cependant, que ce n'est que partie remise.

L'honorable sénateur qui a parlé ensuite, l'honorable représentant de De Lorimier (l'honorable M. Dandurand), s'est fort inquiété de ce que nous n'avions aucun droit d'être représentés là-bas. Il a déclaré que le Traité de paix pouvait être ratifié et entrer en vigueur sans aucun acte de notre part. Tout le monde sait cela. Nous savons que le roi a de grands pouvoirs s'il lui plaît de les exercer, mais nous savons aussi que le roi n'exerce pas ses pleins pouvoirs. Mon honorable ami a dit ensuite que la constitution britannique est une constitution non écrite. L'est-elle plus que la nôtre? Ne sommes-nous pas à développer notre constitution tout comme les habitants des îles britanniques développent la leur? Est-il un seul homme qui viendra me dire que le Canada est aujourd'hui, par rapport

L'hon. M. CROSBY.

au gouvernement impérial, dans la même position qu'il était cinq années après l'adoption de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, ou 10, ou 15, ou 20 années après? Aujourd'hui, après 50 années de confédération, où en sommes-nous? Dans une position de parfaite indépendance. Il ne saurait y avoir de doute à ce sujet.

L'honorable M. CASGRAIN: Et le veto?

L'honorable M. CROSBY: En temps opportun, j'apposerai le veto à mon honorable ami, avant de reprendre mon siège, il peut y compter—qu'il prenne un peu de patience.

L'honorable M. CASGRAIN: Je dois prendre le train bientôt, hâtez-vous.

L'honorable M. CROSBY: Si mon honorable ami doit partir, je suis presque disposé à demander l'ajournement de ce débat, afin de pouvoir dire ce que j'ai à dire à mon honorable ami en sa présence ici. Je n'attends jamais qu'un homme ait le dos tourné pour dire ce que j'en pense. Donc, si mon honorable ami doit partir avant que j'aie fini, la Chambre pourrait me fournir une nouvelle occasion; sinon, il me faudra référer au discours de mon honorable ami en son absence. J'ai beaucoup de choses à dire à ce sujet.

Qu'il me soit permis de m'occuper d'abord des remarques de l'honorable représentant de De Lorimier (l'honorable M. Dandurand)—je ne sais si c'est ou non la division qu'il représente. Mon honorable ami a paru s'emballer au sujet de la position du Canada. Je ne crois pas qu'il ait d'homme plus désireux que lui de connaître la chose. Il a dit que le Canada avait déclaré la guerre. Cela m'a fait plaisir à l'entendre, et je vais lui dire comment il a déclaré la guerre. Il n'avait pas l'air de comprendre. Il ne semble pas prendre aux affaires canadiennes autant d'intérêt qu'on serait porté à le croire rien qu'à le regarder. Il a parlé d'un ton tranchant de la déclaration de guerre. L'honorable sénateur qui siège à sa droite, qui semble tout connaître et qui en est convaincu, lui a dit que nous n'avions pas déclaré la guerre, mais il n'en a pas moins persisté à dire que nous l'avions déclarée.

Quant à l'honorable représentant d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt), je tiens à lui dire que je n'ai eu aucunement l'intention d'être discourtois à son égard et il ne devrait pas être trop susceptible. Quand nous lui disons un mot ou deux, il ne doit pas s'imaginer qu'il est le seul sénateur qui ait des sentiments. Nous avons tous nos sensibilités; mais quand des mots sont échangés de part et d'autre, nous devons les

prendre en bonne part; il nous faut les entendre dans leur vrai sens. Si je dis à mon honorable ami quelque chose de désagréable, ce n'est pour aucun motif personnel, mais seulement parce que nous différons d'opinion. Je n'ai pas l'intention d'offenser qui que ce soit. Mon honorable ami a dit que nous avons déclaré la guerre, et l'honorable sénateur à sa droite (l'honorable M. Casgrain), qui semble croire qu'on devrait toujours lui donner raison, a nié la chose. Mais nous avons, de fait, déclaré la guerre. L'honorable représentant de Montréal (l'honorable M. Casgrain) a demandé: "Comment aurions-nous pu le faire?" Mon honorable ami de De Lorimier répondit: "Mais nous l'avons déclarée; naturellement, c'était une question de fait. Je pourrais, je crois, mettre la main sur la "Gazette officielle". Je ne sais s'il tâtonne encore pour la trouver; il peut tâtonner encore longtemps.

L'honorable représentant d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt) disait en cette Chambre, hier après-midi, que nous étions une nation; mais, la veille, il avait déclaré ici même que le Canada n'était pas une nation. Je vais lire nos débats, afin de le citer correctement:

L'hon. M. Belcourt: Nous n'avions pas encore découvert que nous étions une nation.

Hier il nous disait que nous en étions une, et cela règle la question de nationalité. J'espère qu'il n'y aura plus de discussion à ce sujet.

Je vais maintenant dire à l'honorable représentant de De Lorimier (l'honorable M. Dandurand) comment nous avons déclaré la guerre. Un citoyen qui est en rapports si intimes avec le peuple et qui est si désireux de le convaincre devrait assurément ne pas oublier un fait aussi important. Dès que la Grande-Bretagne eut déclaré la guerre, le premier ministre de ce pays envoya au premier ministre d'Angleterre un télégramme lui disant que le Canada le supportait jusqu'à son dernier homme et son dernier dollar. Tout le monde sait que c'est ainsi que nous avons déclaré la guerre. C'est encore la même chose aujourd'hui; dès que l'empire britannique s'engage en quoi que ce soit, nous sommes prêts à l'appuyer. Notre contribution n'a été ni demandée, ni sollicitée. Notre premier ministre s'est rendu outre-mer et a dit au gouvernement britannique ce que nous étions disposés à faire. Je ne m'occupe pas de celui qui est actuellement notre premier ministre, à ce titre il mérite la confiance du peuple du Canada, non parce qu'il est libéral ou conservateur, mais parce qu'il est le premier ministre, et tout homme qui ne l'appuie pas n'est pas un ami de ce pays. Quand notre

premier ministre a parlé, ce fut au nom de ce pays, et il a parlé comme le peuple de ce pays désirait qu'il parle; donc, nous avons déclaré la guerre. J'espère que ceci ramènera la tranquillité dans l'esprit de mon honorable ami sur ce point.

Je vais maintenant m'occuper de mon autre honorable collègue. Il nous a dit que, l'hiver dernier, pour des raisons qu'il nous donnerait plus tard, il avait lu des choses et des choses au sujet de ce Traité de paix. "Nous allons enfin entendre quelque chose qui en vaut la peine", me dis-je. Mais comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire remarquer, cet orateur est beaucoup plus agréable à regarder qu'à entendre. Et ce ne serait guère un compliment à faire à mon honorable ami que de lui dire qu'en cette circonstance il fut plus agréable à regarder qu'à entendre, car quelle qu'eût été sa mine, elle aurait encore valu mieux que son discours. A le voir, on se serait attendu à ce qu'il mit de la dignité et du décorum à discuter en cette Chambre des questions de grande importance nationale. S'il a cette dignité, elle est toute d'extérieur, comme nous pourrions le constater en lisant le discours qu'il a prononcé ici mercredi.

Maintenant, je veux référer à ce discours. Je ne lirai pas tout ce qu'il a dit, ce serait retenir cette Chambre trop longtemps; d'ailleurs, je veux qu'il s'en aille le plus tôt possible—je ne suppose pas qu'il nous manquera beaucoup, à chacun de nous.

L'honorable M. CASGRAIN: Je vais manquer le train, si vous n'y prenez garde.

L'honorable M. CROSBY: Si je dois référer à d'autres choses, la Chambre voudra bien m'en excuser.

Mon honorable ami nous a dit qu'il avait été au milieu des députés français. Il devait avoir un assez bon camouflage s'il a exprimé là-bas la même opinion qu'il a exprimée ici, car je crains fort qu'il n'en fût jamais revenu.

L'honorable M. CASGRAIN: Je lirai votre discours dans nos débats.

L'honorable M. CROSBY: Il ne sert à rien de partir tout de suite, il y a un train à six heures et demie, un convoi de nuit; c'est notre propre train, et l'honorable sénateur devrait l'encourager.

Ma tâche, honorables messieurs, va être excessivement difficile de m'occuper de mon honorable ami, maintenant qu'il est parti. L'honorable sénateur a fait un très long discours. Il nous a dit qu'il était allé en France et qu'il y était entré dans la chambre des députés. Il nous a dit qu'au

cours de l'hiver, il avait lu beaucoup de choses sur le Traité de Paix et qu'il l'avait étudié très attentivement. De fait, il nous a donné à entendre qu'il n'y avait pas un seul mot qu'il ne comprît parfaitement. Il a voulu nous faire savoir cela avant même de parler—naturellement, il ne nous l'aurait pas dit après, parce qu'alors nous avons tous vu qu'il n'y comprenait rien du tout.

Il a ensuite parlé de crânes et de basques d'habits, de choses et autres, et il a référé à son feu regretté chef, que nous regrettons tous, qui avait déclaré en une circonstance solennelle, dans la cité de Montréal, que les Etats-Unis avaient été fortunés d'avoir eu, dans les trois grandes crises de leur histoire, trois grands hommes à leur tête—Washington, Lincoln et Wilson. Il a approuvé son regretté chef, mais il n'a pas loué Wilson. Et qu'a dit Wilson? Wilson a parcouru les Etats-Unis d'une extrémité à l'autre, dans le but d'expliquer au peuple ce que veut dire ce Traité. Wilson a consacré à ce Traité un temps précieux de l'un et de l'autre côté des mers. Mon honorable ami va-t-il combattre l'opinion de Wilson? Il dit que Wilson est un grand homme. Qu'entend-il par cela? Veut-il dire qu'il est trop petit lui-même pour suivre Wilson, ou veut-il nous donner à entendre qu'il ne comprend pas la question? Il loue Wilson de toute façon possible, et pourtant il nous laisse entendre qu'il ne votera pas en faveur de ce Traité. Je ne crois pas qu'il ait le courage de rester à son siège en cette Chambre quand ce projet de loi sera adopté. Je verrai à ce qu'il fasse une chose ou l'autre. Je verrai de près à ce que chacun des honorables membres de cette Chambre se prononce sur cette question, qu'il dise s'il est pour ou contre le Traité, parce que je ne crois pas qu'aucun homme, ayant le droit de siéger ici, puisse laisser dire que ce bill a été adopté sur division. Qu'est-ce que la division veut dire? Chacun de nous sait que cela équivaut à un vote de parti. Si d'autres honorables sénateurs sont aises de laisser régler ainsi une question aussi importante, je ne le suis pas. Si tout ce que des honorables sénateurs ont dit de ce Traité est vrai, est-ce qu'aucun de nous aurait à y perdre de se lever, à titre de sujet britannique, et d'endosser ce Traité? La Grande-Bretagne l'a ratifié, et c'est son Traité. Si c'est son Traité, c'est aussi notre Traité. Qui osera dire que nous ne devrions pas nous lever et endosser ce Traité avec toute la force possible? Peut-on offrir une misérable excuse pour ne pas le faire?

L'hon. M. CROSBY.

L'honorable représentant de Winnipeg (l'honorable M. McMeans) a lu ici une proclamation. Mon honorable ami d'en face avait dit qu'il n'existait pas de proclamation; mais mon honorable ami de Winnipeg l'a lue en cette Chambre hier, et vous la trouverez dans nos débats; je ne prendrai donc pas le temps de la lire. Notre premier ministre a été invité par le roi de ce pays—théoriquement par le roi, et de fait par le Conseil britannique.

L'honorable représentant de Montréal (l'honorable M. Casgrain) a déterré des crânes. S'il s'était mis à déterrer des cervelles, ç'aurait été plus dans sa ligne, et j'aurais prié avec ferveur qu'il en pût déterrer assez pour lui permettre de saisir le sens et l'importance de ce Traité. Il a dit: "Nous ne nous occupons pas de Borden; ce n'est qu'un conservateur." Eh bien! messieurs, c'est seulement un homme qui a sacrifié tous intérêts personnels et autres afin de mettre le Canada dans la meilleure position pour appliquer ses meilleurs efforts afin de gagner la guerre. Voilà ce qu'il a fait. Certaines gens pourraient croire qu'il aurait dû s'y prendre d'une autre façon, mais il a agi au mieux de son jugement, et il a eu l'appui du peuple de ce pays. Il a sacrifié tout, politique de parti et le reste, pour assurer la victoire, et ses efforts ne furent pas en pure perte.

Mon honorable ami a dit qu'à Londres, sir Robert Borden se pendait aux basques d'autres personnages. Est-ce là une manière digne d'un sénateur quand il parle du premier ministre du Canada? Aux basques de qui s'est-il pendu? Je dis, moi, qu'il a marché de pair avec les meilleurs hommes qu'il y avait là; je prétends que Lloyd George dira la même chose, que le président Wilson dira la même chose et que le premier ministre Clemenceau dira la même chose; mais l'honorable représentant de Montréal diffère d'opinion. Je dis qu'il s'y trouvait de pair avec les autres, tout comme nos soldats ont marché côte à côte dans les tranchées des Flandres. Il a occupé la même position que tenaient nos soldats dans des tranchées, combattant pour la liberté de ce pays, et pour la liberté de l'univers. N'avait-il pas le droit d'occuper la position créée pour lui par nos soldats, par les 60,000 du meilleur sang de ce pays, qui ont traversé en France et sacrifié leur vie pour cette paix? Et cependant mon honorable ami dit qu'il se pendait à des basques.

L'honorable sénateur a dit qu'il avait lu tout ce qui se rapporte à ce Traité. Alors ses remarques indiqueraient que plus il lit

moins il comprend et, s'il avait étudié les affaires du Canada, s'il s'était tenu au courant de ce que nos troupes faisaient, il n'aurait pas osé parler — qu'on me pardonne, je ne devrais peut-être pas me servir de cette expression — mais je dis qu'au moins il n'aurait pas été convenable de la part de l'honorable sénateur de venir en cette Chambre critiquer le premier ministre de ce pays comme il l'a fait. La population de ce pays a approuvé le premier ministre jusqu'à l'extrême limite, je ne m'occupe pas de ce qu'on pourrait dire d'un vote par ci par là, et je crois que je peux le démontrer par le rapport officiel.

Quelles que puissent être nos divergences politiques, donnons un vote unanime sur cette question de la paix. Lequel parmi nous n'a pas prié pour la paix? Quel est celui d'entre nous qui n'a pas, jusqu'au onze novembre 1918, prié et désiré que la paix arrive? Ceux d'entre nous qui avaient des parents et des amis là-bas ont tous prié pour la paix, et nous y comptons tous des amis. Où trouverez-vous l'homme qui n'a pas prié pour cette paix? Cependant, nous voilà encore aujourd'hui à discuter si nous devons ou non la ratifier. J'ai confiance qu'il n'y aura pas un homme en cette Chambre qui se lèvera pour voter contre ce bill.

Je regrette, monsieur le président, et honorables messieurs, que mon honorable ami ne soit pas ici, parce que je tiens à dire qu'il serait mieux occupé à vendre, aux coins des rues, des boustifailles qu'il faut bien rôtir pour les rendre agréables au goût, qu'à faire des discours comme il en a fait. Je me sers de cette expression parce qu'elle est parlementaire et qu'elle rend autant que possible mon opinion de tout homme qui élèverait ici la voix pour diminuer le prestige du premier ministre et du chef de la nation en pareille circonstance. Si nous étions en temps de campagne électorale, avec les deux partis alignés l'un contre l'autre, je comprendrais parfaitement qu'un homme fit de son mieux pour capter des votes; mais quand il est en cette Chambre, c'est tout différent. Je me soucie peu qu'il se dise français britannique ou sujet britannique français; la France et la Grande-Bretagne sont unies et font tout leur possible pour mettre ce Traité à exécution. Ceci étant le cas, comment se fait-il qu'un homme puisse parler, ici, comme l'a fait l'honorable sénateur? Il n'y a qu'une seule raison et c'est que chez lui l'esprit de parti est tellement extrême qu'il lui serait impossible de rendre justice à qui que ce soit.

Les honorables messieurs du côté opposé de la Chambre comprennent sans doute qu'il

faudra encourir certaines dépenses si nous adoptons ce projet de loi. Qu'est-ce que cela veut dire? Quelle sera notre contribution? On ne nous demandera pas de contribuer proportionnellement plus que les autres nations dans la Ligue; on nous priera de fournir seulement notre juste quote-part, et y a-t-il au Canada un homme qui ne soit disposé à faire cela? Est-il au Canada un homme qui ne veuille pas voir le Traité ratifié et maintenu en vigueur pour toujours? Comment cela sera-t-il possible s'il n'a pas l'appui des meilleurs gens au monde? N'a-t-il pas l'approbation de la population de langue anglaise? N'a-t-il pas l'approbation des gens de langue française en France et des gens de langue française de ce pays? En parlant des gens de langue anglaise, j'aurais dû mentionner aussi les Français. Ces deux peuples sont unis; que pouvez-vous demander de plus? Quelle autre garantie pourrait désirer mon honorable ami de De Lorimier (l'honorable M. Dandurand)? Que pourrait demander de plus l'honorable représentant de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain), ou tout autre honorable sénateur, ou tout autre en dehors de cette Chambre, qu'il soit Anglais ou Français, ou tout autre quelconque? Le seul homme qui pourrait différer d'avis à ce sujet serait le Sinn Feiner, et nous n'avons pas de ces gens-là au Canada; du moins, je ne crois pas que nous en ayons; nous n'en voulons pas, en tout cas — tel est mon avis; et je tiens à dire ici que je me considère aussi bon Irlandais que n'importe quel autre Irlandais au Canada. Je ne cède ma place à qui que ce soit dans un effort pour obtenir pour l'Irlande ses droits par des moyens légitimes. Je crois qu'elle ne devrait chercher à les obtenir d'aucune autre manière ni abuser de personne pour s'assurer ses droits. Si elle joue bien son jeu, elle obtiendra ses droits. Je ne veux pas qu'on se méprenne sur le sens de ces paroles. Aucun homme n'est plus fier que moi d'appartenir à la race irlandaise, et quand il s'agit de discuter la question de l'Irlande, je suis prêt à défendre cette position.

Mon honorable ami, le sénateur cadet d'Halifax (l'honorable M. Roche), comme on est convenu de le qualifier, a fait un discours des plus patriotiques. Il a dit que nous allions appuyer le roi, et je sais qu'il appuiera le roi, sans aucun doute. Je sais qu'il votera avec le parlement de la Grande-Bretagne, avec le gouvernement de l'Union et avec tous ceux qui appuient ce bill. Il votera de la sorte, parce qu'il a dit qu'il le ferait, et je n'ai jamais en connaissance d'un cas où l'honorable sénateur soit revenu sur sa parole. Je l'ai entendu faire

des avancés que je n'ai pas approuvés et que j'ai tenté de réfuter, mais je puis dire ceci de lui, c'est qu'il n'a jamais retiré ce qu'il avait avancé. Je sais donc comment il va voter. J'aimerais voir enregistrer le vote de chaque honorable sénateur. Bien que le Sénat n'ait pas été unanime à adopter la résolution, j'espère qu'il le sera pour approuver ce bill. N'allons pas nous disputer pour quelques sous. Le Gouvernement actuel n'a pas de mandat pour rester indéfiniment au pouvoir; et mes honorables amis d'en face croient qu'il sera renversé dès la première occasion. Je dis qu'il n'y a aucune garantie que le présent Gouvernement soit permanent. Ce pays verra d'autres gouvernements; mais quelque soit celui qui prenne les rênes du pouvoir en ce pays, quel que soit le parti qui occupe les bancs ministériels, nous pouvons être assurés que les dispositions de cette loi seront justement appliquées.

Nous sommes dans cette Ligue. Nous avons entendu dire que le Canada est une nation. Je ne discuterai pas cette question, car nous l'avons entendu discuter par des légistes. Naturellement, sur nombre de points, je ne partage guère leurs opinions. Plus ils ont discuté cette question, plus elle est devenue compliquée, comme j'avais toujours dit que cela serait inévitable dès que les avocats s'en mêleraient. Nous faisons partie de l'empire britannique — pourquoi? Parce que nous le voulons. Rien ne pourrait nous y retenir, si nous ne voulions pas y rester. Aucun honorable sénateur qui s'est déjà mêlé de politique au cours des cinquante dernières années n'ignore qu'il fût certaines époques où le gouvernement britannique ne s'est guère occupé de notre position — que nous passions aux Etats-Unis ou ailleurs, parce que nous lui causions trop d'embarras. Mais tel n'est pas le cas aujourd'hui. Nos relations actuelles découlent de notre affection pour le drapeau britannique et les institutions britanniques. Nos relations sont aujourd'hui meilleures qu'elles ne l'ont jamais été, bien que nous ayons amélioré notre situation, comme l'a dit un honorable sénateur. Je prétends qu'il avait parfaitement raison en cela, et nous avons une constitution non écrite tout autant que le peuple des îles britanniques en a une. On a référé à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, mais que fait-il pour nous? Il nous dit comment gouverner ce pays et comment les pouvoirs sont partagés entre le Dominion et les provinces; mais il n'a rien à faire dans nos affaires impériales et nous pouvons les conduire comme bon nous semble. Nous sommes unis aujourd'hui avec

L'hon. M. CROSBY.

l'empire britannique à cause de notre amour des institutions britanniques, tout comme sont un homme et une femme qui ont engagé leur foi. Le Dominion du Canada est, dis-je, une partie de l'empire britannique à cause de ce même amour, de ce désir de défendre le drapeau britannique, et je dis: "Que l'homme donc ne sépare point ce que Dieu a uni." Nous sommes en faveur du lien britannique, du drapeau britannique et du Traité de paix.

La motion est adoptée et le bill subit sa deuxième lecture.

L'honorable M. CROSBY: Monsieur le président, je comprends que vous avez déclaré la motion adoptée à l'unanimité.

L'honorable PRESIDENT: Oui.

L'honorable M. CROSBY: A l'unanimité? Alors mon discours n'a pas été prononcé en vain.

PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

ETUDE EN COMITE.

Sur motion de l'honorable sir James Loughheed, le Sénat se forme en comité sur une loi (bill 11) pour modifier la loi concernant la protection des eaux navigables. L'honorable M. Daniel à la présidence.

Article 1—Article de la loi relatif à l'enlèvement des œuvres non autorisés, devant s'appliquer aux œuvres construits avant le 24 mai 1918.

L'honorable M. LYNCH-STANTON: Monsieur le président, je propose que l'on insère dans le nouveau paragraphe 3 de l'article 1 les mots "de marée" entre les mots "eau" et "navigable", afin que ce bill ne soit pas interprété comme s'appliquant à de petits quais et docks construits innoemment sur des lacs et cours d'eau intérieurs, où il n'y a aucune raison de les déranger. Je veux que le bill indique clairement qu'il ne se rapporte pas à la navigation d'eau douce.

L'honorable M. POWER: C'est-à-dire qu'il ne s'appliquerait pas à la navigation des Grands lacs?

L'honorable M. LYNCH-STANTON: Il ne s'appliquerait pas aux Grands lacs. Je crois que le Gouvernement pourra agréer cet amendement.

L'honorable M. BOSTOCK: Voudriez-vous lire l'amendement afin que nous puissions le comprendre?

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Je puis dire que j'ai discuté cette question aujourd'hui avec le sous-ministre de la Justice et, après la discussion, il m'a autorisé à déclarer qu'il lui serait agréable, à lui ainsi qu'au Gouvernement, de voir le bill modifié dans le sens que j'ai indiqué.

L'honorable PRESIDENT: Je vais lire le paragraphe tel qu'amendé:

(3) Les dispositions de cet article s'appliqueront et seront censés appliquées à tous ouvrages construits, bâtis ou posés dans, sur, au-dessus, en dessous, à travers ou au travers de toute eau de marée navigable en tout temps avant le vingt-quatrième jour de mai mil neuf cent dix-huit, de même et tout autant qu'elles s'appliquent à tous ouvrages ainsi construits, bâtis ou posés par la suite.

L'honorable M. POWER: Je demanderais au ministre chargé du bill si la loi que nous sommes à modifier s'applique seulement aux eaux de marée.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, elle s'applique à toutes les eaux navigables. Mais à cause de certaines objections soulevées par mon honorable ami d'Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton), je lui ai suggéré de voir le ministre des Travaux publics qui a la direction de ce bill aux Communes, et l'honorable sénateur m'a informé que non seulement il a vu le ministre des Travaux publics, mais que celui-ci l'a référé au sous-ministre de la Justice, M. Newcombe, qui lui a fait entendre que l'amendement remplirait les conditions essentielles du bill dont le but, a-t-il dit, était d'empêcher l'obstruction de toutes eaux de marée. En conséquence, j'accepte la proposition de mon honorable ami d'Hamilton.

L'honorable M. POWER: Je ne saurais voir pourquoi il devrait y avoir une distinction entre les Grands lacs, disons, et l'océan Atlantique. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse il y a, comme tout le monde le sait, un grand nombre de ports à marée et, dans nombre de cas, on a construit des ouvrages dans ces ports à marée, dont quelques-uns avant l'union des colonies. D'après la rédaction de ce bill, comme je le comprends, le Gouvernement serait à même de démolir ou de détruire ces constructions qui existaient à l'époque de la Confédération.

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Non.

L'honorable M. POWER: Je crois que, bien qu'il puisse être bon d'appliquer l'acte législatif aux constructions faites depuis l'adoption de la loi défendant ces empiète-

ments sur les eaux navigables, nous ne devrions pas autoriser le Gouvernement à détruire les ouvrages déjà complétés avant la Confédération.

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: L'honorable confrère me permettra-t-il de donner une explication? La loi originale stipule que, dans le cas de tous ouvrages construits avant 1899, on peut demander l'approbation du Gouverneur en conseil. Cette clause a pour but de protéger les constructions, parce qu'on a décidé que, sans cette approbation, certaines gens pourraient induire le procureur général à donner son consentement à citer en justice la personne qui aurait fait ces travaux dans les eaux publiques. Dans la loi originale il y a une disposition à l'effet que, dans tout cas de construction complétée antérieurement, on pourrait demander au Gouverneur en conseil une ordonnance validant cette loi.

L'honorable M. POWER: Cela diminue l'objection, va sans dire.

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Cela fait disparaître l'objection soulevée par l'honorable représentant d'Halifax, quant à ce qui a été fait avant la Confédération.

L'honorable M. BARNARD: L'honorable sénateur voudrait-il nous dire à quoi tend ce projet de loi? Il me semble que c'est un changement de ce qui était évidemment la politique il y a deux ans passés, et je suis porté à croire qu'il existe probablement quelque cas concret dont le ministère des Travaux publics ou le ministère de la Justice désire s'occuper. Ceci est une question qui affecte bon nombre de localités côtières, et elle est d'une importance considérable. Je voudrais connaître exactement le but de cette législation.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je puis dire que j'ai parlé au ministre des Travaux publics à ce sujet, et il m'a dit qu'il n'avait aucun cas particulier en vue, bien qu'il sût que certains travaux avaient été faits sans autorisation et qu'ils seraient enlevés. Dans les circonstances actuelles, il faudrait, je le présume, obtenir l'intervention des tribunaux; tandis qu'en vertu de l'amendement proposé, on pourrait se dispenser d'une telle procédure. De plus, ce bill, comme je le comprends, est plutôt déclaratoire de la loi. Présument qu'il existe une obstruction telle que mentionnée par mon honorable ami de Victoria (l'honorable M. Barnard), si elle y a été posée à tort, sans l'autorisation de la Cou-

ronne, il est évident que la position de celui qui en est responsable ne serait aucunement changée par suite de cette législation. Il n'aurait pu obtenir, excepté directement par l'entremise de la Couronne, le droit d'occuper des terrains sur lesquels il n'aurait pas dû empiéter. Je ne vois pas que ce bill puisse affecter des cas de ce genre. Si un individu a violé un droit de propriété, il n'en demeure pas moins un délinquant, nonobstant la législation.

L'honorable M. BELCOURT: Mon embaras, monsieur le président, est que cet amendement détruit toute la substance du statut, chapitre 115. Voyons l'article 5 qu'on propose de modifier:

Tout pont auquel s'applique cette partie, qui est construit sur un emplacement non approuvé par le Gouverneur en conseil, ou qui n'est pas construit conformément à des plans ainsi approuvés, ou qui, ayant été ainsi construit, n'est pas entretenu en conformité de tels plans, peut, en tant qu'il met obstacle à la navigation, être légalement enlevé et détruit en vertu de l'autorité du Gouverneur en conseil.

Je dis que l'amendement maintenant proposé détruit tout l'effet du statut en ce qui concerne les ponts construits sur des eaux qui ne sont pas de marée.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Non.

L'honorable M. BELCOURT: Certainement qu'il le détruit.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: La loi actuelle ne s'applique pas à des choses faites antérieurement.

L'honorable M. BELCOURT: La loi actuelle est ce que j'ai lu.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Mais l'honorable sénateur est, je crois, sous l'effet d'un malentendu. Le bill actuel doit s'appliquer, et s'applique de fait, à des constructions faites après son adoption.

L'honorable M. BELCOURT: Après quelle adoption?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Ce bill s'applique à des constructions faites avant l'acte législatif et il ne s'applique à aucune construction faite après que la loi sera venue en vigueur. C'est assez clair.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Afin qu'il n'y ait aucun doute sur la question, je prierai le comité d'ajourner et de faire rapport.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami me permettra-t-il de m'expliquer clairement?

L'hon. Sir James LOUGHEED.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, puis le comité ajournera et je me propose d'étudier cette question.

L'honorable M. BELCOURT: Ce que je veux dire est ceci: Si je comprends le but de ce bill et la disposition qu'on propose maintenant d'ajouter, c'est-à-dire le paragraphe 3, son effet sera d'enlever du statut tout pont, non de marée, construit au Canada, qu'il ait été construit avec ou sans approbation. En d'autres mots, l'article revient à dire que le chapitre 115 ne s'appliquera, pas plus pour le passé qu'à l'avenir, à aucun pont construit sur des eaux non de marée. Je ne sais si mon honorable ami de la Colombie-Britannique (l'honorable M. Barnard) est ou non de mon avis; mais d'après ce qu'il a dit, je crois qu'il visait le point que je soulève. Je ne crois pas qu'il y ait de doute que, ce soit là ce que cela veut dire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cette information m'a été transmise par mon honorable ami d'Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) dès le début de la séance, et je crois qu'il vaut mieux que le comité ajourne et demande la permission de siéger de nouveau. Lorsque la question a été soumise aux Communes, elle n'a pas apparemment été discutée à fond.

L'honorable M. BELCOURT: S'il existe un cas concret que le statut a pour but de couvrir, il me semble qu'il serait plus juste de régler ce cas et de ne pas toucher à un statut de cette importance.

L'honorable W. B. ROSS: A moins qu'il n'y ait toute une série de cas.

L'honorable M. POWER: J'approuve les remarques de l'honorable représentant d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt). Il y a dans l'article deux paragraphes qu'on se propose d'amender, et à ceux-ci on propose d'en ajouter un troisième. De telle sorte que les dispositions des deux premiers paragraphes ne s'appliqueront pas aux eaux qui ne sont pas de marée. Cela, naturellement, supprime de fait une partie considérable de la loi existante.

La discussion est ajournée.

PROJET DE LOI CONCERNANT LES ELECTIONS.

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 31, pour modifier la loi concer-

nant les élections partielles fédérales, 1919. L'honorable M. Blain à la présidence.

On rapporte le bill sans amendement.

BILL DE NATURALISATION.

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 13, pour modifier la loi de naturalisation, 1919. L'honorable M. Thompson à la présidence.

On rapporte le bill sans amendement.

Le Sénat s'ajourne à mardi, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT.

Mardi, 7 octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

MACHINES POUR LA PRODUCTION DE L'HUILE.

MOTION.

L'honorable M. FOWLER (pour l'honorable M. Domville) propose:

Que, de l'avis de cette Chambre, l'item tarifaire n° 460 du "Tarif des douanes, 1907, et amendements" devrait être modifié de façon à enlever tout doute ou incertitude quant à la question de savoir si les machines employées pour l'extraction et le recouvrement d'argiles schisteuses oléagineuses peuvent, d'après ledit item n° 460, être importées au Canada, sans le paiement de droits et de taxe de guerre, et qu'elle s'informe si le Gouvernement a l'intention de faire un tel amendement.

L'honorable M. NICHOLLS: Je serais tout à fait en faveur de la résolution si elle était rédigée de façon à se conformer à cette clause de la loi des Douanes qu'elle tend à interpréter, et qui contient une disposition pour l'importation en franchise de certains articles non manufacturés au Canada; mais je m'oppose à ce qu'on adopte à la légère une résolution, sous forme d'une interprétation d'une clause de la loi du tarif, qui pourrait avoir un effet sur tout le tarif.

Je propose en amendement que les mots "quand elles ne sont pas manufacturées au Canada" soient insérés après les mots "taxe de guerre."

L'honorable M. FOWLER: L'intention n'est pas d'importer des machines en compétition d'autres machines déjà manufacturées au Canada. Si les machines requises se fabriquaient au Canada, les gens intéressés dans cette entreprise seraient heureux d'acheter des machines de manufacture canadienne. L'item tarifaire dit que ces articles doivent être importés en franchise s'ils ne sont pas manufacturés au Canada; cependant, à la suite d'une décision du ministère des Douanes, les droits sont exigés, et cette motion n'a d'autre but que de spécifier clairement que le droit d'importation ne devrait pas être prélevé dans ces cas.

L'honorable M. NICHOLLS: Je comprends parfaitement l'intention de mon honorable ami et je suis de son avis; mais tout de même cette résolution est rédigée de façon à créer un malentendu, parce que, si on lui donnait effet, de telles machines pourraient être importées au Canada, même si on en manufacturait dans le pays. Le texte de la loi des Douanes mentionne spécifiquement les machines pour l'usage des mines et autres qui peuvent être importées en franchise, quand elles ne sont pas manufacturées ici. Si l'honorable sénateur voulait accepter l'amendement, je crois que la résolution serait généralement approuvée.

L'honorable M. FOWLER: Je ne crois pas que cela soit nécessaire, mais j'y consens.

La motion, telle qu'amendée, est adoptée.

HUILES DE PETROLE OU HYDROCARBURE.

MOTION.

L'honorable M. FOWLER (pour l'honorable M. Domville) propose:

Que, de l'avis de cette Chambre, l'item tarifaire n° 1917 du "Tarif des douanes, 1907, et amendements" devrait être modifié de façon à inclure, après le mot "distribution", les mots "ou pour la transmission d'huiles de pétrole ou hydrocarbure" et qu'elle s'informe si le Gouvernement a l'intention de faire un tel amendement.

La motion est adoptée.

ZONES HOUILLERES DE LA SMOKY-RIVER.

MOTION ET DISCUSSION.

L'honorable M. BRADBURY propose:

Que le Sénat ordonne la production d'une copie de l'arrêté en conseil résiliant les baux de certaines zones houillères dans la province de

l'Alberta, inscrits au nom de A. T. Shillington et de C. A. Barnard.

Il dit: Honorables messieurs, je fais cette motion, moins dans le but d'obtenir une copie de l'arrêté en Conseil que dans le dessein d'attirer l'attention du Sénat et du Gouvernement sur l'importance de conserver cette zone houillère à la population du Canada. J'ai en mains un état que m'a fourni la Commission de la Conservation, contenant une estimation approximative de la réserve totale probable de charbon du Canada, par M. D. B. Dowling, de la Commission géologique. Les honorables sénateurs constateront que le docteur Dowling est, ou devrait être, la meilleure autorité au Canada sur ses ressources houillères, vu qu'il a consacré des années de travail à l'étude et au développement des différentes zones houillères du pays. Les chiffres sont très instructifs et encourageants. Ils sont tellement énormes qu'on est étonné. Je puis dire à cette Chambre que, d'après le docteur Dowling, le Canada a des gisements houillers au montant de 1,234,269,310,000 tonnes métriques — en d'autres mots, le Canada possède assez de charbon pour approvisionner le monde civilisé de combustible durant des générations à venir — ceci devrait être, et je suis sûr que c'est un rapport des plus satisfaisants, de nature à faire comprendre à tout Canadien la valeur de nos vastes ressources nationales. Les chiffres sont une révélation en ce qu'ils démontrent l'immense richesse houillère que nous possédons; j'en ai été étonné quand je les ai lus. Mes honorables collègues seront peut-être surpris d'apprendre que nous avons plus d'un quintillion de tonnes de charbon au Canada. C'est là un chiffre immense et assez difficile à saisir.

Je vais faire inscrire dans nos Débats les estimations que M. Dowling a données des réserves de houille probables dans les différentes provinces; elles sont comme suit:

Provinces ou districts.	Tonnes métriques totales.
Nouvelle-Ecosse	9,718,968,000
Nouveau-Brunswick	151,000,000
Ontario	25,000,000
Manitoba	160,000,000
Saskatchewan	58,812,000,000
Alberta	1,072,627,400,000
Colombie-Britannique	76,034,942,000
Yukon	4,940,000,000
Territ. du Nord-Ouest	4,800,000,000
Iles Arctiques	6,000,000,000
Grand total	1,234,269,310,000

L'honorable M. WATSON: Dois-je comprendre que l'honorable sénateur prétend qu'il y a du charbon dans l'Ontario.

L'honorable M. BRADBURY: Oui.

L'hon. M. BRADBURY.

L'honorable M. WATSON: Je n'en ai jamais entendu parler.

L'honorable M. BRADBURY: D'après l'estimation que m'a fournie la Commission de la Conservation, il y a 25,000,000 de tonnes.

L'honorable M. TESSIER: Je suppose que c'est une conjecture.

L'honorable M. BRADBURY: L'honorable sénateur (l'honorable M. Watson) a mis en doute le rapport de la Commission de la Conservation et de M. Dowling, un des hommes les plus compétents au Canada pour parler de ce sujet.

Ces chiffres, comme je l'ai dit, sont très instructifs. Ils démontrent que nous avons 1,234,000,000,000 de tonnes de charbon. En d'autres mots, le Canada a assez de charbon pour fournir du combustible au monde civilisé durant des générations à venir. Ceci devrait être, et je suis sûr que c'est un rapport des plus satisfaisants, de nature à faire comprendre à tout Canadien ce que valent à ce pays nos vastes ressources nationales; car le charbon n'est qu'une de nos grandes ressources naturelles.

Possédant de fait ces énormes gisements houillers, il est humiliant de constater que nous dépendons presque entièrement des Etats-Unis pour notre charbon domestique et que nous dépendons d'eux pour une forte partie de notre houille à vapeur. L'année dernière, nous avons importé des Etats-Unis du charbon pour une valeur de \$70,562,357. Je sou mets, honorables messieurs, qu'il est moins que satisfaisant, considérant nos propres ressources si énormes, de nous voir envoyer chaque année en dehors du pays des sommes d'argent aussi considérables. On devrait les garder au Canada pour aider au développement de nos propres ressources. D'après les statistiques du ministère des Douanes, pour l'exercice financier clos le 31 mars 1917, la quantité totale de charbon anthracite qui est passée par les ports de Fort-William et de Port-Arthur à destination des provinces de l'ouest, c'est élevée à 505,715 tonnes, évaluées à \$3,054,915. Les importations totales de charbon anthracite au Canada ont été de 5,320,198 tonnes, évaluées à \$28,109,586, pour l'année civile 1917. Les importations totales de charbon bitumineux rond et courant pour la même année ont été de 12,407,486 tonnes, évaluées à \$33,712,894; tandis que les importations de petit charbon bitumineux, criblé dans un tamis de trois quarts de pouce ont été pour la période correspondante de 2,129,776 tonnes, évaluées à \$8,739,877. On

estime que 50 p. 100 du charbon requis pour les provinces de l'ouest sont fournis par les mines des Etats-Unis, et que la valeur des importations de charbon à Fort-William, Port-Arthur et au Manitoba s'élève de \$14,000,000 à \$18,000,000 annuellement.

Par exemple, on importe annuellement 500,000 tonnes de charbon dur à Winnipeg et dans les provinces de l'ouest, bien qu'il y ait 100,000,000 de tonnes de charbon anthracite de bonne qualité et des centaines de millions de tonnes d'excellent charbon bitumineux tout inexploité dans ce qu'on appelle les concessions Hoppe au nord d'Edmonton, et que l'Alberta contiennent des billions de tonnes de charbon bitumineux de haute qualité. Il me semble donc ridicule que les provinces de l'ouest soient dépendantes des Etats-Unis pour leur charbon. Au lieu d'être dans cette position humiliante, nous devrions être de grands exportateurs de charbon à tous les Etats adjacents à nos provinces de l'ouest—le Montana, le Dakota et le Minnesota—où il y a un marché pour des millions de tonnes. Le fait que nous ne produisons pas dans ces grandes provinces de l'ouest assez de charbon pour notre usage personnel est, je le prétends, rien moins que flatteur pour notre esprit d'entreprise et de prévoyance. Nous devrions comprendre que le Canada contient une des plus grandes réserves de charbon de l'univers—au moins un quintillion de tonnes, comme je viens de le dire, d'anthracite et de bitumineux, l'anthracite étant égal, ou presque égal, en dureté à celui de la Pennsylvanie. D'après M. Dowling, nous avons au-dessus d'un billion de tonnes de houille bitumineuse, et, comme je l'ai fait remarquer il y a un instant, un fort pourcentage de cet immense gisement houiller est de très bonne qualité. Le fait que nous dépendons des Etats-Unis pour notre approvisionnement annuel de charbon, pour maintenir en activité nos grandes industries et afin d'empêcher nos gens de périr de froid durant nos longs hivers rigoureux, n'est pas seulement absurde; il est presque criminel qu'un tel état de choses existe au Canada à l'heure actuelle. Je prétends, honorables messieurs, qu'il est grandement temps que le gouvernement canadien comprenne enfin la position réelle que le Canada occupe à cet égard, aussi bien que la nécessité de développer immédiatement quelques-unes de nos grandes ressources houillères, ce qui permettrait à notre population d'obtenir une abondance de charbon à des prix raisonnables. Le Canada est aujourd'hui en face d'une situation sérieuse. D'une année à

S-9

ÉDITION REVISÉE

l'autre il devient plus difficile d'obtenir notre approvisionnement de nos cousins d'Amérique, et les prix ne cessent de monter, au point qu'aujourd'hui des centaines de mille de nos concitoyens ont de la peine à se procurer assez d'argent pour avoir le charbon qu'il leur faut pour tenir leurs familles à l'abri du froid durant les mois d'hiver. Outre cela, nous avons à envisager un autre aspect des plus sérieux de la situation. Les producteurs de charbon des Etats-Unis qui, après tout, sont des humains et qui sont dans ce commerce pour y faire le plus d'argent possible, pourraient n'importe quand trouver, pour leur charbon, un meilleur marché que le Canada—et ce temps n'est peut-être pas éloigné. Dès que cela arrivera, nous nous trouverons sans une seule tonne de charbon américain et, dans les conditions actuelles, la souffrance serait intolérable.

Parce que nous avons complètement négligé de développer nos propres grandes ressources houillères, nous nous trouvons tout à fait à la merci des producteurs américains. Ce n'est assurément pas là une position sage ou sûre pour le Canada, surtout quand nous pouvons produire non seulement tout le charbon dont nous avons besoin pour notre propre usage, mais des millions de tonnes pour fins d'exportation, si nous traitons la question en hommes d'affaires. Tout dépend, honorables messieurs, d'appliquer à cette grande industrie des méthodes pratiques, et j'espère que nous saurons persuader le Gouvernement actuel à appliquer ces méthodes pratiques. Il me semble parfois que la plupart de nos gouvernements ont manqué de l'esprit d'initiative requis pour développer nos grandes ressources naturelles. Quand je jette un regard en arrière et que je vois ce qui a été fait, ou ce qu'on a négligé de faire, au cours des dernières 25 ou 30 années, je ne peux en venir à une autre conclusion que nos différents gouvernements ont manqué de l'expérience d'hommes d'affaires qui auraient pu tirer parti d'une situation de ce genre.

L'année dernière, cette Chambre, par sa prompte action, a su sauver pour le pays une zone houillère des plus précieuses, en intervenant dans ce qu'on supposait avoir été fait, ou dans ce qui avait été pratiquement fait, par un des ministères du Gouvernement, qui avait loué quelque 18,000 acres de la zone houillère, probablement la plus précieuse de ce continent. Après une enquête à fond, il fut démontré hors de tout doute que les baux n'auraient jamais dû être accordés. En conséquence,

le ministre de l'Intérieur, responsable au peuple du Canada de la conduite du département qui a le contrôle des mines de houille, a résilié les baux, sur l'avis de cette Chambre, d'après la preuve soumise à notre comité. Il semble vraiment déplorable que cette politique de réserve de charbon pour la Couronne n'ait pas été adoptée il y a des années, quand on a laissé passer d'autres vastes zones houillères des mains de la Couronne à celles de particuliers. C'est un fait notoire que la Couronne a aliéné des centaines de milles carrés de zones houillères des plus précieuses, aujourd'hui détenues par des spéculateurs qui ne les développent guère ou qui, lorsqu'ils exploitent ces terrains, exigent presque toujours la livre de chair des gens qui dépendent des produits de ces mines pour des industries ou pour des fins domestiques.

L'un de ces cas me revient à la mémoire — une grande mine de houille exploitée à 60 milles d'une ville prospère de l'Alberta, dont les producteurs forcent les habitants à payer leur charbon \$9 la tonne. Est-il en cette Chambre un honorable sénateur qui croie que ce prix soit légitime? Ne croira-t-il pas plutôt que c'est presque une extorsion?

L'honorable M. BOYER: Le haut coût de la vie!

L'honorable M. BRADBURY: Ceci pour du charbon bitumineux gisant en deçà de 60 milles de la ville de Red-Deer, qui paie, je le sais de bonne source, \$9 la tonne. Voilà ce qui se fait sous une administration privée, et c'est pourquoi je dis que les gouvernements des années passées n'ont pas été aussi actifs qu'ils auraient dû l'être, d'après moi, pour protéger les intérêts du public en conservant pour le peuple ces grandes zones houillères.

Après tout, honorables messieurs, ces zones houillères appartiennent au peuple du Canada, et non pas au Gouvernement. Elles sont aussi essentielles au confort et au bonheur du peuple que le sont la nourriture et le vêtement. Conséquemment, c'est pour le Gouvernement un devoir impératif, non seulement de conserver ces ressources, mais aussi de les développer, afin que le peuple puisse en recevoir le produit au plus bas prix possible, et en toute abondance.

Mon but, honorables messieurs, en soumettant cette question devant le Sénat est de presser le Gouvernement d'agir immédiatement afin de développer cette grande zone houillère connue sous le nom de con-

L'hon. M. BRADBURY.

cession Hoppe, gisant à quelque 200 milles au nord d'Edmonton. Ces concessions, comme je l'ai dit tout à l'heure, ont été reprises par la Couronne à la dernière session, grâce à l'action et sur l'avis de cette Chambre. Des experts ont estimé qu'il y a au moins 100,000,000 de tonnes de charbon anthracite de qualité supérieure contenues dans cette zone et qu'on peut l'extraire à un coût ne dépassant pas 50 cents la tonne. Outre cela, on estime que nous avons pour le moins 400,000,000 de tonnes de charbon bitumineux de bonne qualité dans la même région. Ceci doit sûrement mettre en relief la valeur immense de ce vaste gisement carbonifère, et la sagesse de l'action prise par cette Chambre à la dernière session. De cet immense gisement, 100,000,000 de tonnes de bon anthracite, supérieur en qualité à la moyenne du charbon anthracite importé des Etats-Unis, sont prêtes à l'exploitation. On peut extraire vingt-cinq pour cent de tout ce grand gisement et le transporter aux voies ferrées prêt à être expédié, pour un montant n'excédant pas 50 cents la tonne. Je pourrais dire qu'un homme bien au fait de la situation, je crois, m'a donné une estimation de 30 cents la tonne, mais j'ai majoré cet estimé de 20 cents la tonne, et je crois que mon estimation est réellement excessive. Je sais qu'il y a dans cette Chambre d'honorables sénateurs qui se sont occupés de mines et qui ont dû creuser à des centaines de pieds sous terre pour trouver le charbon et qui croiraient à peine que ceci soit possible. Mais ici nous avons un problème de gravité. Le charbon gît au faite des côtes. Tout le charbon extrait descend la côte. Le Dr. Hopp, le premier qui a découvert ces mines, m'informe que chaque tonne de charbon descendra la côte. Il ne sera pas nécessaire de pomper l'eau ni de hisser le charbon. De sorte qu'on pourra livrer le charbon aux caissons à raison de cinquante sous la tonne.

La même autorité m'informe qu'elle a reçu du chemin de fer Canadien-Nord une estimation — c'était, va sans dire, avant la guerre — que ce charbon pourrait être livré à Vancouver pour \$2.50 la tonne de transport de chemin de fer. Ceci veut dire que ce charbon pourrait être livré à Vancouver à un coût d'environ \$3 la tonne, et aussi à l'est de la cité de Winnipeg pour \$4.50 la tonne. Ceci, naturellement, est le prix de revient sans parler d'intérêt et de profit; mais, ajoutant pour tout certaine allocation libérale, je prétends que ce charbon pourrait être vendu sur toute l'étendue des trois provinces occidentales pour la moitié du

prix qu'en paient aujourd'hui les habitants de ces provinces.

L'épargne, en Alberta et Saskatchewan, serait de beaucoup plus grande, parce que le charbon américain importé y vient de plus loin, ce qui en augmente le coût pour les consommateurs de charbon dur en ces deux provinces. Si les gens du Manitoba et de la Saskatchewan pouvaient acheter leur charbon dur pour la moitié de ce qu'ils en paient au temps présent, et de ce qu'ils ont payé dans le passé, quelle bonne affaire ce serait! Ils importent plus de 500,000 tonnes de charbon dur chaque année. Je prétends qu'ils pourraient payer parfaitement \$7 la tonne, ce qui signifierait une économie directe de \$3,500,000 à ces gens annuellement. Ceci ne se rapporte qu'au charbon dur. Sur le charbon bitumineux entrant dans le pays de l'ouest, y compris la tête des lacs, l'économie serait encore plus forte à cause de sa quantité plus grande. Aussi serait-il raisonnable de dire que si le Gouvernement ouvrait cette grande propriété sur une base d'affaires et fournissait le charbon aux trois provinces de l'ouest au meilleur marché possible, nous pourrions épargner directement à ces provinces \$7,000,000 ou \$8,000,000 par année et leur donner du charbon en abondance. Tout ceci tend à démontrer la nécessité d'une action immédiate de la part du Gouvernement pour développer ce grand gisement houiller qu'il faudrait exploiter le plus tôt possible dans l'intérêt du public.

Pour accomplir ceci, il faudrait faire des déboursés considérables. Il faudrait construire soixante-dix milles de voie ferrée, du réseau actuel du chemin de fer National, à ou près d'Entrance, dans l'Alberta, jusqu'à ce qu'on appelle les concessions de Hoppe. Les autorités de chemin de fer estiment qu'un tel chemin coûterait de \$15,000 à \$20,000 par mille. Prenant le chiffre le plus élevé, cela voudrait dire une dépense de \$1,400,000 pour le chemin de fer. Outre cela, le docteur Hoppe, qui est, je crois, une bonne autorité en la matière, m'assure que cette propriété pourrait être ouverte de façon à livrer annuellement 1,000,000 de tonnes aux caissons pour une dépense ne dépassant pas \$200,000. Ceci ferait un total de \$1,600,000 de déboursés pour faire de ce vaste gisement houiller une mine en opération, pour fournir une voie ferrée et pour mettre à la disposition des habitants de ces trois grandes provinces occidentales une abondance de charbon de bonne qualité à la moitié du coût actuel.

Je prétends, honorables messieurs, que le Gouvernement pourrait bien avancer ce

montant d'argent. Disons que cela coûterait \$2,000,000. Le Gouvernement pourrait se rembourser en deux ou trois ans, s'il le désire, et il pourrait encore fournir aux gens de ces trois provinces de l'ouest, une abondance de bon charbon à la moitié du prix que la population de l'ouest paie aujourd'hui pour le charbon.

L'honorable M. DAVID: L'honorable sénateur nous dira-t-il s'il serait expédient ou non de modifier le tarif afin d'encourager l'industrie houillère?

L'honorable M. BRADBURY: Ceci, naturellement, serait une question à régler par le Gouvernement. Je ne crois pas d'ailleurs qu'il y ait aucun droit sur le charbon dur. Je crois qu'il entre en franchise.

Un autre facteur important, c'est la condition financière du Canada. La balance du commerce nous est présentement des plus défavorables, affectant notre change jusqu'à près de cinq p. 100. Le développement de cette grande propriété houillère rendrait inutile l'importation d'une seule tonne de charbon dans ces trois provinces de l'ouest, y compris la tête des Grands lacs, économisant par là de \$18,000,000 à 20,000,000 par année, qui sont envoyés en dehors du Canada pour payer pour le charbon de ces régions de l'ouest. Ceci, en soi, aiderait matériellement à rectifier la balance du commerce.

Mais, en sus de garder ce gros montant d'argent au pays, nous devrions développer un grand commerce de charbon d'exportation aux états situés le long de nos frontières — le Minnesota, le Dakota et le Montana — où il y a un marché pour un million de tonnes de charbon par année; et j'ai la conviction que nous pourrions répondre parfaitement à cette demande, et créer par là même, dans l'Alberta, une vaste industrie qui emploierait des milliers de travailleurs et qui ouvrirait incidemment un grand marché domestique pour les produits de la ferme et de la manufacture.

Tous ces faits considérés, je n'ai aucune hésitation à insister auprès du Gouvernement pour faire construire ces 70 milles de voie ferrée le plus tôt possible et développer cette grande propriété houillère, offrant l'occasion de fournir une abondance de charbon aux provinces de l'ouest et de se préparer pour un grand commerce d'exportation tout disposé à notre porte. Je suis fermement convaincu qu'on pourrait ainsi développer un commerce de charbon d'exportation qui ferait plus que compenser la grande différence qui s'accuse dans notre commerce et

qui nous est apparemment défavorable à l'heure actuelle.

Cette question, honorables messieurs, est à mon avis des plus importantes. C'est une question qui affecte le confort de centaines de mille personnes par tout ce pays. Je crois fermement qu'il serait possible, maintenant que nous administrons ces grands réseaux de chemins de fer, le Canadien-Nord et le Transcontinental, une fois que ces grandes propriétés houillères seront exploitées d'après des méthodes d'affaires par le Gouvernement, d'expédier ce charbon aussi loin à l'est que Montréal et de le vendre à des prix qui rendront pratiquement impossible l'importation du charbon américain sur nos marchés. Comme je l'ai fait remarquer il y a un instant, nous sommes aujourd'hui dans une position très dangereuse. Nous vivons pour ainsi dire dans une fausse sécurité. Nous sommes à la merci des producteurs de charbon des Etats-Unis, d'une année à l'autre. C'est une humiliation pour un grand pays comme le nôtre, quand nous savons que nous pourrions fournir au moins à nos grandes provinces de l'ouest une abondance de charbon de première classe.

Si les régions houillères des provinces d'en bas avaient été développées dans l'intérêt de la masse du peuple au lieu de l'être pour le compte de particuliers, il n'y a aucune raison pour que ce charbon n'ait pas été expédié à l'ouest jusqu'en Ontario où il aurait remplacé une forte quantité de houille américaine. La faute en est à la politique suivie par tous les gouvernements jusqu'à ce jour. J'ai pleine confiance, honorables messieurs, que nous allons avoir un changement. Je crois que l'action du ministre de l'Intérieur, lorsqu'il a résilié ces baux et réservé ces grandes zones houillères de Hoppe pour la Couronne, est un indice que le Gouvernement a l'intention de garder ces grandes réserves houillères pour le peuple du Canada et qu'il ne les passera pas à des particuliers.

Comme je l'ai dit, ces ressources naturelles appartiennent au peuple de ce pays et elles devraient être développées pour le peuple et dans les intérêts du peuple. S'il est quelque chose de plus nécessaire que le combustible, j'aimerais entendre quelque honorable sénateur me dire ce que c'est. Le combustible est tout aussi nécessaire à la paix et à la prospérité du peuple de ce pays que le blé qui pousse sur nos fermes de l'ouest. Pourquoi placer cette grande ressource naturelle entre les mains de particuliers, qui s'emparent de régions houillères pour une

L'hon. M. BRADBURY.

bagatelle et les développent dans le but de pressurer la population du Canada? Personne ne viendra me dire ni prétendra que ces grandes propriétés de l'ouest sont exploitées dans le but de donner aux masses populaires du charbon à des prix raisonnables. Ce ne serait pas là une proposition pratique au point de vue des affaires. On exploite ces mines dans le but de rapporter aux actionnaires les plus gros dividendes possibles. Je prétends que nous en sommes rendus à un point où il nous faut demander au Gouvernement d'intervenir. Quand j'ai fait un plaidoyer du même genre sur un autre sujet, on m'a accusé, dans l'autre Chambre, de prôner le "paternalisme"—on a dit que je demandais au Gouvernement d'accepter la paternité de certaine industrie. A mon avis, le temps est arrivé pour nous d'avoir un gouvernement paternel, un gouvernement préparé à s'emparer de chacune des grandes ressources de ce pays et à les développer pour le peuple, au lieu de permettre à quelque particulier ou à des compagnies de prendre et d'administrer ce qui est devenu une nécessité absolue de la vie.

Par tout le pays, récemment, on a poussé les hauts cris parce que les propriétaires de salaisons avaient réussi à mettre la main sur les marchés de viandes et augmenté les prix de nombre de choses nécessaires à l'existence. Le charbon est tout aussi nécessaire à la vie du peuple que les viandes et autres produits vendus par ces gens. Le même argument s'applique à tout article de première nécessité.

Avec ces quelques remarques je clos ce sujet et je prie cette Chambre de considérer la grave situation qui nous est faite au Canada à l'heure actuelle. Je prétends, honorables messieurs, que si cette mine est convenablement développée, d'après des méthodes pratiques, la population du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, pourra avoir du charbon anthracite à la moitié du prix actuel de ce combustible. Mais, au-dessus de tout cela il y a le fait important que nous sommes actuellement à la merci des producteurs de charbon de l'autre côté des lignes. Je crois que les Etats-Unis ont été généreux à l'égard de la population du Canada, et qu'il y a eu une juste distribution de charbon. On me dit que ce charbon se vend à \$17 ou \$18 la tonne à Regina, et je crois qu'ici il est à environ \$12 la tonne. En certaines localités, il se vend même \$20 la tonne, à ce qu'on me dit. Les honorables sénateurs comprendront que, dans de telles conditions, il est parfaitement impossible aux pauvres

gens d'acheter de ce charbon. Dans l'Alberta, la Saskatchewan et le nord du Manitoba, des centaines de cultivateurs ont souffert une misère indescriptible à cause du manque de combustible. On a vu des gens réduits à brûler leurs hangars et même leurs meubles afin d'empêcher leurs enfants de geler; et tout cela, lorsque nous avons les plus grands gisements houillers à côté même de ces gens menacés de périr. Ce n'est flatteur pour aucun gouvernement. Ce n'est pas un compliment pour l'esprit de prévoyance des gouvernements du passé qui auraient dû prévoir ces possibilités à l'époque où ils ont construit ces grands chemins de fer, conserver toutes ces grandes zones houillères et les ouvrir de telle manière que la population des provinces occidentales pût obtenir le charbon au coût minimum. Assurément, je ne demande pas trop dans l'intérêt de la masse du peuple, que nos ressources naturelles qui appartiennent à la population du pays soient conservées à son bénéfice—ces ressources qui ont été mises là par quelque grande Puissance dans un bon but. Ce but n'était certainement pas que certains individus devinssent des millionnaires tandis que le pauvre gèlerait faute de combustible.

Je n'hésite pas à insister pour que cette question soit présentée au gouvernement d'une façon si pressante qu'il comprendra que le temps est venu de développer les régions houillères. Je ne limiterais pas ce développement à une seule région. Je demanderais au gouvernement de développer d'autres zones et de placer sur le marché le charbon de telle manière que la population de ce pays puisse se le procurer à un prix minimum. Je sais qu'aussitôt qu'il sera connu que le gouvernement produit du charbon, les corporations particulières vont pousser les hauts cris et dire qu'elles sont impuissantes à concurrencer le gouvernement. Tout ce que je puis dire, c'est que toute compagnie placée dans cette position devrait se retirer des affaires. Ce charbon devrait être vendu au peuple au plus bas prix possible, sans aucun souci des compagnies qui exploitent actuellement les mines dans l'Ouest.

L'honorable M. FOWLER: Honorable messieurs, comme la plupart des hommes à l'esprit profondément philosophique, l'honorable sénateur erre déplorablement en logique. Comme d'autres chauds partisans de théories économiques nouvelles, il base son argument sur des faits plutôt restreints.

L'honorable sénateur a parlé du crime que l'on a commis en manquant d'ouvrir

cette mine particulière dans cette localité particulière. Il a accusé tout le monde, à droite et à gauche, excepté lui-même, de négligence en la matière. Cette mine, qui n'a pas répandu ses produits par toute l'étendue des vastes plaines du Nord-Ouest, était en voie de développement par une puissante compagnie, et les petits enfants qu'il nous a dépeints comme pleurant de froid et de faim dans les hameaux de la Saskatchewan, auraient vu disparaître cette cause de leur affliction, si cette forte compagnie ou combinaison, tout prête à prendre cette mine et à la développer, avait eu la permission de se mettre à l'œuvre. Mais cela a été empêché en très grande partie par l'éloquence de mon honorable ami, et ce vaste trésor, déposé sous terre depuis les siècles les plus reculés, reste encore intact et non développé et toujours le petit enfant de la Saskatchewan crie qu'il a froid.

L'honorable M. BRADBURY: Je suis très content de mon œuvre.

L'honorable M. POWER: L'honorable sénateur dit que le Gouvernement devrait faire ceci. Mon honorable ami est un chaud partisan de la nationalisation.

L'honorable M. BRADBURY: Pas toujours.

L'honorable M. FOWLER: Mon honorable ami compare l'importance de la houille à celle du blé. Parce qu'il est tout aussi important que le public soit tenu chaudement que d'être nourri, mon honorable ami dit que le Gouvernement devrait exploiter les mines et réchauffer le peuple. D'après mon honorable ami, s'il est logique comme il devrait l'être, toutes les terres à blé de ce pays devraient être exploitées par le Gouvernement. Il est tout aussi important que ce qui produit l'alimentation soit exploité par le Gouvernement que ce qui produit la chaleur. Cependant, mon honorable ami ne voudra pas, je crois, aller aussi loin que cela, parce qu'alors sa position paraîtrait aussi ridicule qu'elle l'est de fait.

Mon honorable ami nous a dit combien ce serait chose facile d'exploiter cette houillère, à cause de sa position particulière. Comment? mais cela se ferait presque automatiquement. D'après mon honorable ami, on pourrait disposer à l'extérieur de la mine une sorte d'aimant qui suffirait à en attirer tout le minerai. Mon honorable ami semble croire que c'est le seul cas où une mine se trouve située sur le penchant d'une côte; et voilà où il fait preuve de son ignorance. Il devrait savoir que c'est dans les régions accidentées qu'on découvre les houillères. La situation de cette houillère

n'est pas différente de celle des autres. Je ne l'ai jamais vue, lui non plus; alors sous ce rapport nous en savons aussi long l'un que l'autre.

J'ai déjà placé des capitaux dans une houillère. Nous avons les mêmes conditions que celles que mon honorable ami prétend exister dans ce cas-ci, mais nous n'avons pas constaté que nous pouvions extraire le charbon pour rien. Nous n'avons pas trouvé que cela coûtât aussi bon marché que le dit mon honorable ami pour l'extraction de la houille — et quand il aura affaire à la Fédération des mineurs, il verra ses cinquante sous multipliés par quatre, pour le moins. Voilà la difficulté de la situation. Vous pouvez composer une jolie histoire, si vous fabriquez les faits au fur et à mesure; mais quand vous êtes ramené à la réalité, votre histoire est toute autre. Maintenant, il me semble que ce Gouvernement a sur les bras, dans l'exploitation des chemins de fer qu'il a acquis, de quoi l'occuper suffisamment pour quelque temps; et jusqu'à ce que ce Gouvernement, ou tout autre gouvernement qui lui succédera, aura démontré au peuple du Canada que la nationalisation des voies ferrées a été un succès, je crois que nous ferions mieux d'attendre que de demander au Gouvernement d'entreprendre l'exploitation des houillères ou des terres à blé de ce pays ou de toute autre chose. Je crois à la surveillance par l'Etat de toutes ces grandes entreprises, mais je ne crois pas à la propriété et à l'exploitation nationales.

L'honorable M. MICHENER: Honorables messieurs, je voudrais à l'appui de la motion, ajouter quelques mots à ce qu'a dit l'honorable sénateur qui a soulevé cette importante question. L'honorable représentant de Selkirk (l'hon. M. Bradbury) a soumis à cette Chambre des données des plus intéressantes qui devraient, je crois, s'imposer à l'attention sérieuse de cette honorable assemblée aussi bien qu'à la considération immédiate du Gouvernement. L'honorable sénateur nous a cité des chiffres relatifs aux zones et aux réserves houillères de notre Dominion. Il a déclaré que la province d'Alberta seule avait un quintillion de tonnes de houille. Cette simple déclaration ne saurait donner en soi une idée très précise des immenses réserves houillères de cette province. Dans une circonstance antérieure, j'ai déjà eu le privilège de dire que, dans la province de l'Alberta, la province que j'ai l'honneur de représenter en cette honorable Chambre, nous avons 85 pour cent des réserves houillères du Dominion du Canada, plus de 50 p.

L'hon. M. POWER.

cent des réserves houillères de l'empire britannique et 15 pour cent des réserves houillères de l'univers. Nous avons, dans la province de l'Alberta seule, une telle quantité de houille qu'il faudrait à 100,000 mineurs travaillant 300 jours par année et extrayant une moyenne de cinq tonnes chacun, plus de 6,000 années pour épuiser les réserves houillères de la province.

L'honorable représentant de Selkirk a choisi un moment fort opportun pour soumettre cette question à l'attention de la Chambre et, je l'espère, du Gouvernement. Je remarque qu'une des recommandations, soumises au comité de la Chambre des Communes par l'Association des vétérans de la grande guerre, réfère au développement de nos ressources naturelles. Les arguments offerts par les deux honorables messieurs qui m'ont précédé impliquaient la vaste question de l'accaparement par le Gouvernement ou de son contrôle de nos ressources naturelles. L'honorable représentant de Sussex (l'honorable M. Fowler) a parlé du côté adverse; mais je crois que son discours n'a fait qu'accentuer l'importance de la question que l'honorable sénateur de Selkirk a soumise à notre attention. L'honorable sénateur du Nouveau-Brunswick a critiqué la logique de l'honorable collègue qui a présenté la question; mais sa propre logique a été peut-être quelque peu fallacieuse. L'honorable sénateur de Sussex a dit que la population du Canada avait aujourd'hui sur les bras un grand problème de chemins de fer et que le Gouvernement en avait assez de résoudre ce grand problème avant de tenter une autre entreprise. Eh bien, honorables messieurs, je soumets que, si le Gouvernement décidait d'entreprendre l'ouverture et le développement d'une partie de notre grande richesse naturelle dans l'ouest du Canada, cela aiderait à résoudre en même temps le problème de nos chemins de fer. Nous avons, comme vous le savez, deux lignes transcontinentales maintenant, administrées par le gouvernement fédéral et parcourant toute la route jusqu'au Pacifique. Sur une grande partie du parcours, il n'y a pas de trafic profitable; or, afin de rendre ces deux grandes voies nationales productrices et profitables au peuple du Canada, il nous faut leur créer du trafic. La zone houillère de l'Alberta septentrionale contient la meilleure qualité de houille jusqu'ici découverte dans le Dominion du Canada. C'est du bon anthracite. Je soumets, honorables messieurs, que, si le Gouvernement entreprenait d'ouvrir cette région houillère et de transporter le charbon pour en faire la distribution, non seulement aux

provinces occidentales, mais aussi à Ontario et Québec, une bonne partie du problème ferroviaire qui nous occupe aujourd'hui se trouverait résolue. En créant ce trafic pour nos grandes voies nationales, non seulement ce problème serait résolu, mais le charbon serait porté aux citoyens d'Ontario et de Québec à bien meilleur marché qu'ils ne le reçoivent aujourd'hui des États-Unis.

Nous dirons, pour les fins de la discussion, que les chiffres soumis par l'honorable sénateur qui a introduit le sujet, quant au coût de l'extraction du charbon sur la Rainy-River, sont trop bas; que l'extraction coûterait plus de 50 cents la tonne. Je comprends que la propriété est située de façon très favorable pour réduire le prix de l'exploitation. Mais disons que cela coûterait un dollar par tonne pour extraire le charbon, et un autre dollar pour le charger à bord des wagons. Comme l'a déclaré l'honorable sénateur, les mines sont seulement à 60 ou 70 milles des chemins de fer nationaux canadiens, à l'ouest d'Edmonton. Nous pourrions mettre le charbon à bord des wagons pour \$2 la tonne, à quelque 100 milles de l'autre côté d'Edmonton. Si nous allouons \$6 la tonne pour le transport, assumant qu'il y a une moyenne de 40 tonnes de charbon par wagon, cela ferait \$240 par wagon. Comme nos deux voies nationales ont des pentes basses, nous pourrions avoir un grand nombre de wagons, et le charbon apporté de cette région, même s'il doit parcourir une longue distance, fournirait un trafic des plus rémunérateurs à nos chemins de fer d'Etat, et se rendrait en même temps jusqu'à l'Ontario à un prix beaucoup moindre que celui que nous devons payer actuellement pour le charbon de la Pennsylvanie. Les \$2 par tonne pour le transport aux wagons, ajoutés aux \$6 pour le transport en Ontario, feraient \$8, et si l'on fixe les frais surnuméraires à \$1, le coût total pour le consommateur de l'Ontario serait de \$9 la tonne. Je comprends que le prix payé aujourd'hui, dans la cité d'Ottawa pour le charbon de la Pennsylvanie, est de \$12 la tonne. Ce serait donc une économie de \$3 la tonne pour les gens d'Ontario; un trafic profitable aurait été créé pour nos chemins de fer nationaux; et, du même coup, vous mettriez fin au malaise par tout le pays en développant nos propres ressources pour notre population même et en gardant l'argent dans notre propre pays au lieu de l'envoyer à l'étranger. Je soumets, honorables messieurs, qu'il semble imprudent de la part du Dominion du Canada, possédant de fait un si fort pourcentage des réserves houillères de l'uni-

vers, de continuer à importer du charbon, à un si haut prix, d'un autre pays.

Toute cette question de nationalisation est, comme je l'ai dit, des plus vastes, et une qui demande à être étudiée à fond; et je crois réellement que, si le Gouvernement tentait une entreprise pratique pour le développement de nos grandes richesses naturelles, nous résoudrions en bonne partie le problème du malaise qui règne actuellement dans le pays. Le peuple verrait que le gouvernement est sincèrement désireux de faire quelque chose dans son intérêt. Cela procurerait au Canada de l'emploi pour notre main-d'œuvre de surplus et réduirait en même temps remarquablement le coût élevé de la vie en diminuant le coût de l'une des commodités essentielles à la population de ce pays.

Personnellement, je crois jusqu'à un certain point à la propriété publique et au développement de nos ressources, en théorie; mais je ne pense pas qu'il serait pratique ou judicieux pour le Gouvernement d'entreprendre le développement de nos régions houillères, c'est-à-dire de s'emparer de tout le développement houiller du Canada. Je crois, cependant, que, si le Gouvernement exploitait quelques-unes de nos régions houillères, cela susciterait une saine compétition aux entreprises particulières qui exploitent actuellement les houillères au Canada, aurait le bon effet de régler le prix du charbon et le mettrait plus raisonnable pour le consommateur. Je crois que c'est une bonne chose pour le Gouvernement de créer une saine concurrence entre les différentes branches de l'industrie pour le bien public; et, si le Gouvernement entreprenait dans un avenir prochain le développement d'une zone houillère comme celle dont a parlé l'honorable sénateur de Selkirk, l'effet en serait, généralement parlant, des plus avantageux au Canada, en réduisant le coût de la vie, développant nos ressources naturelles, créant une richesse pour solder notre dette publique, conservant notre argent dans notre pays, fournissant de l'emploi à la main-d'œuvre, procurant du trafic à nos grands chemins de fer nationaux; et aidant ainsi pour une bonne part à la solution du problème des voies ferrées, et enfin, ce qui est le plus important, soulageant le malaise dans le pays. Je crois qu'une mesure de ce genre, de la part du Gouvernement, serait d'un grand avantage pour le développement de l'industrie et n'affecterait pas, comme semble le croire mon honorable ami de Sussex (l'hon. M. Fowler), les parti-

culiers qui ont entrepris au Canada le développement de l'exploitation des houillères. Elle produirait une saine compétition et réglerait de façon raisonnable le prix que les gens doivent payer pour le charbon. Il n'y a aucun doute, honorables messieurs, que, dans certains cas, du moins nous payons aujourd'hui trop cher pour notre charbon. Je crois que c'est une politique plutôt dangereuse que de nommer des commissions pour fixer les prix des commodités. Elle est en conflit avec la loi de l'offre et de la demande, elle détruit l'équilibre des lois du commerce et de l'industrie et elle ne peut qu'embrouiller, entraver et compromettre les intérêts financiers du pays; je crois qu'il serait plus raisonnable que le Gouvernement réglât les prix du charbon et d'autres commodités en suscitant une saine concurrence entre diverses branches de développement, plutôt que d'intervenir par les restrictions forcées d'une commission dans les lois naturelles du commerce et de l'offre et de la demande.

Ainsi, envisageant cette question à tous les points de vue possibles, je crois que le temps est propice au développement des grandes richesses du Canada. Bien qu'il ne soit pas désirable ou judicieux, comme je l'ai dit, d'entreprendre d'une façon générale la nomination et le développement de nos vastes ressources, je crois cependant que le gouvernement pourrait se permettre de tenter le développement de quelques-unes de nos richesses naturelles dans l'intérêt du peuple du Canada.

L'honorable M. BOSTOCK: Honorables messieurs, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les discours prononcés par les honorables sénateurs qui ont traité cette question. Je crois que l'information que nous a donnée l'honorable représentant de Selkirk (l'honorable M. Bradbury) est des plus précieuses en ce qu'elle nous démontre les grandes ressources houillères que nous avons dans ce Dominion du Canada. La grande difficulté que je vois à cette question de développement, surtout dans le cas du charbon, c'est que les énormes ressources du pays rendent ce développement des plus difficiles. Au cours de leurs exploitations, des entrepreneurs particuliers ont découvert de la houille dans un grand nombre de localités. Après qu'on en eût découvert dans un endroit, on a trouvé ailleurs d'autres gisements houillers d'une qualité supérieure. Cela a empêché l'ouverture de diverses houillères.

L'hon. M. MICHENER.

La question de la réglementation du prix du charbon est loin d'être nouvelle. Les gouvernements de ce pays ont tenté de s'en occuper depuis nombre d'années passées. Les honorables sénateurs se rappelleront qu'on a fait un arrangement spécial avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien concernant le développement de la houille de Crow's Nest, pour la réglementation des tarifs sur la voie ferrée. Quand ces terrains houillers ont été transférés à des intérêts particuliers, on en a réservé une vaste étendue pour le gouvernement, afin de pouvoir de quelque manière réglementer le prix du charbon, s'il devenait exorbitant, par un développement fait par le gouvernement lui-même. On a cru sage de mettre le Gouvernement en état de prendre des gisements houillers et de les développer, afin qu'il pût metre du charbon sur le marché en compétition avec les propriétaires particuliers.

L'honorable M. BRADBURY: L'honorable sénateur me permettra-t-il une question seulement? L'honorable sénateur sait-il si cette réserve houillère dont il parle est encore du domaine de la Couronne?

L'honorable M. BOSTOCK: Je ne saurais répondre à cette question dans le moment, mais je crois qu'elle l'est.

L'honorable M. BRADBURY: J'espère qu'elle l'est.

L'honorable M. BOSTOCK: Je n'ai pas entendu dire qu'elle avait été cédée. J'espère qu'elle appartient encore à la Couronne. Je comprends qu'il y a là une vaste zone de charbon bitumineux précieux. Je crois que le Gouvernement a agi sagement en la retenant.

Par rapport à cette région particulière dont s'est occupé l'honorable représentant de Selkirk, l'enquête de la dernière session a démontré qu'on y trouverait du charbon de très bonne valeur. Nous savons tous que dans l'Ouest et dans l'Ontario, du charbon de cette qualité serait des plus désirables et qu'il y est en grande demande. A mon avis, toutefois, la question se réduit à savoir s'il serait judicieux pour le Gouvernement de se charger du développement de ces régions. Actuellement le chemin de fer national est la voie ferrée la plus rapprochée des gisements mentionnés, et la question que le Gouvernement devrait, je crois, considérer sérieusement est celle de construire un nouveau chemin dans cette partie du pays afin, non seulement d'alimenter son propre réseau de cette mine de

charbon qui, d'après mes informations, est des plus précieux, mais aussi avec l'intention de mettre ce charbon sur le marché dans l'intérêt du public. Mais le Gouvernement devrait, d'après moi, être très prudent lorsqu'il s'occupera de cette question de se charger du développement même de ces régions, parce que ce qui s'applique au charbon aujourd'hui pourrait plus tard sembler applicable à quelque autre ressource minérale de ce pays, et le Gouvernement pourrait se trouver embarrassé par des demandes de toutes parts de se charger en sus du développement des ressources du pays; et je ne crois pas que ce soit réellement une des fonctions du gouvernement de faire ce genre de travail. S'il entreprenait une œuvre de cette sorte, il me semble que ce serait de sa part s'immiscer sérieusement dans les entreprises des gens et, au lieu d'être à l'avantage du public, le résultat pourrait bien être nuisible au pays en général. A mon point de vue, la meilleure politique du Gouvernement consisterait plutôt à contrôler ces usines, un contrôle qu'il pourrait facilement exercer par le fait qu'il a actuellement le chemin de fer en ses mains. Par ce moyen, il pourrait donner au peuple le bénéfice d'un tarif assez bas pour le transport et influencer considérablement sur le coût de la production du charbon à l'orifice du puits de la mine. Mais je ne crois pas que le pays soit prêt pour une semblable politique de la part du Gouvernement, qui consisterait dans l'exploitation directe des houillères ou dans toute autre entreprise du même genre touchant les ressources naturelles du pays.

L'honorable M. McMEANS: Pourrais-je demander à l'honorable représentant de Selkirk s'il a des renseignements sur la quantité de charbon que dépense le Gouvernement du Canada ou jusqu'à quel point il se trouve acheteur sur les marchés de ce combustible?

L'honorable M. BRADBURY: En réponse à l'honorable sénateur de Winnipeg (l'honorable M. McMeans), je dirai que je n'ai pas cette information, mais je sais que les chemins de fer du Gouvernement dépensent une énorme quantité de charbon dans l'ouest seulement. Je comprends que, lorsque le Gouvernement s'est emparé du chemin de fer Canadien-Nord, il y avait des houillères exploitées au profit de ce chemin de fer. Je ne sais pas si le Gouvernement a pris possession de ces houillères; je pense qu'actuellement le Gouvernement achète chaque tonne de charbon employée sur ces

réseaux. Si tel est le cas, cela accentue davantage la nécessité qui s'impose au Gouvernement d'ouvrir, dans l'intérêt public, quelques-uns de ces grands dépôts. Cela me semble plus que ridicule d'avoir un chemin de fer transcontinental traversant des régions houillères et d'acheter cependant du charbon de particuliers pour l'exploitation de ce chemin de fer.

La motion est adoptée.

BILL PRIVE.

PREMIERE LECTURE.

Bill 16, "Loi concernant la compagnie d'assurance contre le feu North Empire". — L'honorable M. Turriff.

LE BILL DES GRAINS DU CANADA.

PREMIERE LECTURE.

Bill 17, "Loi modifiant la loi des grains du Canada". — L'honorable sir James Lougheed.

BILL DE LA MILICE.

PREMIERE LECTURE.

Bill 19, "Loi modifiant la loi de la Milice." — L'honorable sir James Lougheed.

BILL CONCERNANT LA GARANTIE DE LA RECOLTE DU BLE.

PREMIERE LECTURE.

Bill 20, "Loi continuant en vigueur les pouvoirs de la Commission des inspecteurs du grain du Canada afin qu'elle puisse conclure ses affaires, et de continuer en vigueur une garantie donnée par le Gouverneur en conseil relativement à la récolte du blé de 1918." — L'honorable sir James Lougheed.

BILL DE DIVORCE.

PREMIERE, DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES.

Bill B "Loi pour faire droit à Willie Westlaufer." — L'honorable M. Gordon.

BILL DES ELECTIONS FEDERALES PARTIELLES.

TROISIEME LECTURE.

Bill 13 "Loi modifiant la loi des élections fédérales partielles, 1919." — L'honorable sir James Lougheed.

BILL DE NATURALISATION.

TROISIEME LECTURE.

Bill 14 "Loi modifiant la loi de naturalisation, 1919." — L'honorable sir James Lougheed.

BILL D'INTERPRETATION.

ETUDE EN COMITE.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 4, "Loi modifiant la loi d'interprétation." L'honorable M. Bradbury au fauteuil.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami voudrait-il dire s'il a les arrêtés en Conseil qu'il a promis de soumettre à la Chambre?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai quelques arrêtés en conseil. Quand la question a été soulevée, il y a quelques jours, je crois avoir promis que je déposerais une copie de l'arrêté en conseil par lequel la Loi d'interprétation, telle que nous l'avons dans les statuts, a été appliquée aux arrêtés en conseil passés en vertu de la Loi des Mesures de guerre. J'ai en mains cet arrêté en conseil qui se lit comme suit:

Il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil, par et en vertu de l'autorité conférée par la loi des mesures de guerre de 1914, sur la recommandation du ministre de la Justice, d'ordonner et il ordonne et déclare par les présentes que toutes les dispositions de la loi d'interprétation, Statuts révisés du Canada, 1906, s'étendront et s'appliqueront à toute ordonnance et règlement passés antérieurement ou à l'avenir par le Gouverneur en conseil dans l'exécution des pouvoirs conférés par la loi des mesures de guerre, 1914, excepté en tant que telle disposition (a) est incompatible avec l'intention ou le but desdits règlement et ordonnance, ou (b) donnerait à tout mot, expression ou clause de tout tel règlement ou ordonnance une interprétation répugnant à la question en jeu ou au contexte, ou (c) est dans tout tel règlement ou ordonnance déclarée être inapplicable.

Comme je l'ai dit l'autre jour, dès la déclaration de la paix, cet arrêté en conseil cessera d'exister et, en conséquence, il n'y aura aucune règle d'interprétation applicable aux arrêtés en conseil qui ont été adoptés à présent.

L'honorable représentant de Middleton a fait remarquer l'opportunité de prendre en considération les procédures instituées par voie d'enquête et de procès en vertu d'un arrêté en conseil. Pour lui répondre, je dirai que, probablement, la seule commission qui empiète réellement sur ce que je pourrais appeler des intérêts particuliers,

L'hon. M. BRADBURY.

serait la commission nommée pour s'enquérir du commerce du papier et de la pulpe. A la dernière session, nous avons adopté une loi substantielle par laquelle la juridiction de cette commission fût continuée; on a donc déjà pourvu à cette matière. Dans les circonstances je ne vois aucune objection qu'on pourrait faire à ce que la loi d'interprétation remplace ou supprime l'arrêté en conseil auquel je viens de référer.

L'honorable M. BELCOURT: Je suppose que le but du bill est d'appliquer la loi d'interprétation seulement pour le temps que dureront ces arrêtés en conseil, en vertu des pouvoirs conférés par la loi des mesures de guerre, et qu'il n'y a aucune intention d'adopter d'autres arrêtés en conseil semblables à ceux-ci?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non.

L'honorable M. BELCOURT: L'article 8 de la loi d'interprétation stipule:

Toute loi pourra être amendée, modifiée ou rappelée par une loi adoptée à la même session du Parlement.

Si l'on substitue les mots "arrêté en Conseil" au mot "Loi", on aura l'étrange anomalie qu'un arrêté en conseil pourrait être amendé, modifié ou rappelé, ce qui, évidemment, ne saurait être l'intention des législateurs.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cela serait fait par le Parlement lui-même.

L'honorable M. BELCOURT: Non, je ne le crois pas.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'article dit:

Toute loi pourra être amendée, modifiée ou rappelée par une loi adoptée à la même session du Parlement.

L'honorable M. BELCOURT: Oui; mais par ce bill vous stipulez que le Conseil aura les pouvoirs qu'a le Parlement; dans ce cas il est donc évident que le Gouverneur en conseil pourrait demain amender, modifier ou rappeler les présents arrêtés en conseil, bien qu'ils n'aient été rendu que pour la durée de la guerre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il me semble qu'il est assez manifeste que ces arrêtés en conseil ne sauraient être continués après la déclaration de paix, excepté en tant que, disons, en vertu de la loi d'Interprétation, un acte de continuité serait accompli en conséquence du pouvoir compris dans l'arrêté en conseil même. Mais, supposons que ce serait des actes du

Parlement. Y aurait-il quelque bonne raison de n'en pas agir ainsi?

L'honorable M. BELCOURT: A moins qu'on n'ait l'intention de continuer indéfiniment.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, ce n'est pas là l'intention; le but est simplement de donner continuité à toute loi qui, par nécessité, est en voie d'accomplissement en vertu d'arrêtés en conseil.

L'honorable M. BELCOURT: Il est probable que tel est le but, mais je crains que le langage dont on se sert ne nous mène beaucoup plus loin. Si ce bill devient loi, alors le Gouverneur en conseil pourra amender, modifier ou rappeler n'importe lequel de ces arrêtés en conseil et lui substituer tout ce qu'il lui plaira.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ces substitutions ne pourraient avoir effet qu'en tant que la loi des mesures de guerre existe. La loi même des mesures de guerre cesse d'être en vigueur dès la déclaration de la paix.

L'honorable M. BELCOURT: C'est possible.

L'honorable W. B. ROSS: Honorables messieurs, je n'ai aucune objection à ce bill tel qu'il est, et je n'y aurais d'autre objection si le Gouvernement est bien certain qu'il n'a pas en vue d'autre arrêté en conseil que celui qui a été inséré dans les statuts l'hiver dernier—c'est-à-dire celui qui a rapport au papier—et qu'aucun sujet ne souffrira quelque injustice parce qu'on lui aura enlevé tout recours bien que ses droits subsistent. Mais je ne vois aucune raison qui empêche d'ajouter à ce bill la clause que je me propose de suggérer. Je veux d'abord référer les honorables sénateurs à la dernière moitié de l'article 5 de la loi des mesures de guerre qui stipule:

Mais toutes et chacune des procédures intentées ou commencées par ou en vertu de l'autorité du Gouverneur général avant la publication de ladite proclamation en dernier lieu mentionnée...

C'est-à-dire la proclamation de la paix—...dont il pourra autoriser la continuation, pourront être poursuivies et conclues comme si ladite proclamation n'eût pas été publiée.

Sous le régime de cette loi, les statuts sont appliqués par les juges. Quand on continue des droits et obligations qui ont existé en vertu d'une loi qu'on a abrogée, ce sont les tribunaux qui en décident. Maintenant, sous le régime des arrêtés en conseil il peut s'élever des droits et des obli-

gations qui devront ou pourront être déterminés par des commissions. Ce que je constate, c'est qu'il est possible qu'un de ces arrêtés en conseil puisse être continué d'après cet article 5, puis, à quelque date ultérieure que la commission cesse d'agir. Par exemple, le commissaire pourrait mourir et il n'y aurait personne de nommé pour le remplacer. De plus, certains droits et obligations sont créés sans la nomination de commissions, ou bien les commissaires sont nommés par un arrêté en Conseil distinct. De tels arrêtés en Conseil peuvent disparaître, et je vois la possibilité du cas où un homme, ayant un droit en vertu d'un de ces arrêtés en Conseil que vous voulez continuer par ce nouveau bill, se trouverait sans recours pour obtenir justice. Cela est tout à fait possible, à mon point de vue, bien que le Gouvernement du jour nous assure qu'il n'y a aucun cas de ce genre. Mais je n'en sais rien, et je suggère au Gouvernement d'ajouter cette disposition. Elle n'intervient dans aucun des cas prévus. Elle servira de clause supplémentaire pour remédier à toute défectuosité possible dans la législation existante, afin de donner à celui qui ne saurait l'avoir autrement le recours voulu. Je suggère d'ajouter la clause suivante:

Et la cour d'Echiquier du Canada aura, sur pétition, le pouvoir et la juridiction de s'enquérir et de déterminer (dans les cas où il n'y aurait aucune disposition relative à la compensation) quelles sommes devraient être, justement et raisonnablement, payées à même les fonds publics à des personnes pour pertes encourues ou dommages subis par suite de toute intervention dans leurs propriétés par le fait de la Couronne exerçant ses droits et devoirs en vertu de tels règlements et ordonnances.

Je dirai qu'en Angleterre on a nommé une commission par un arrêté en Conseil dont la teneur est en grande partie contenue dans cet amendement que je suggère. Là-bas, comme ici au Canada, existe un grand nombre de statuts fournissant des méthodes d'évaluer la compensation quand une propriété est prise; mais on a constaté que, dans la confusion créée par la guerre et à cause des mesures arbitraires qu'on a dû prendre pour la défense du royaume, il pourrait se présenter des cas pour lesquels aucune des lois existantes ne stipulerait de compensation. On a donc constitué une commission. La seule différence substantielle qu'il puisse y avoir entre la mesure de compensation anglaise et cet amendement que je propose, c'est qu'en Angleterre la commission est simplement autorisée à évaluer les dommages et à faire rapport. Je ne crois pas que cela convienne parfaite-

ment à nos conditions de vie. Je pense qu'il vaut beaucoup mieux donner juridiction à la cour d'Echiquier et laisser ce tribunal régler l'affaire. Je désire donc proposer que cette clause que j'ai suggérée soit ajoutée au bill. Si le Gouvernement n'est pas tout à fait prêt à s'en occuper aujourd'hui, on pourrait laisser cette proposition sur le bureau.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne suis pas prêt à dire que le Gouvernement rejettera toute suggestion faite en ce sens; mais l'article 7 de la loi des Mesures de guerre contient déjà une disposition à l'effet que toute propriété, ou son usage, peut faire l'objet d'une indemnité, si l'on s'adresse à la cour d'Echiquier. Je ne saurais dire sur-le-champ jusqu'à quel point ceci pourrait créer une nouvelle obligation pour le Gouvernement. Il faudrait être plus ou moins au courant des nombreuses transactions qui ont été faites en conséquence des pouvoirs contenus dans la loi des mesures de guerre, avant de pouvoir se prononcer exactement sur la portée de l'amendement proposé par mon honorable ami. Je consens volontiers que le comité ajourne et fasse rapport, et que nous nous enquérions de la sagesse de la proposition qu'il a faite. En tant qu'elle ne doit pas déranger l'article que nous sommes à considérer, j'aimerais que le Sénat en décidât. Puis, le comité pourra ajourner. Nous pourrions discuter l'amendement proposé quand le bill reviendra devant le comité à sa prochaine séance.

L'honorable M. POWER: J'aurais un ou deux mots à dire au sujet de la clause telle qu'elle nous est soumise et qui se lit:

Toutes les dispositions de la loi d'interprétation s'étendront et s'appliqueront à toute ordonnance et règlement adoptés antérieurement ou à l'avenir par le Gouverneur en conseil...

Comme je le comprends, le but de cette clause, telle qu'elle nous est soumise, est de déclarer que, pour les arrêtés en Conseil adoptés sous le régime de la Loi des mesures de guerre, les dispositions de la Loi d'interprétation seront applicables; mais le comité verra que, d'après le texte de cette clause, ces dispositions s'appliqueront à d'autres arrêtés en Conseil qui n'ont aucun rapport quelconque.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, mais l'honorable sénateur n'a pas tout lu. Qu'il lise donc les mots suivants:

...par le Gouverneur en conseil dans l'exécution des pouvoirs conférés par la loi.

Voilà la restriction.

L'hon. M. ROSS (Middleton).

L'honorable M. POWER: Oui, j'ai remarqué cela et j'allais y référer: "Dans l'exécution des pouvoirs conférés par la loi." Il peut y avoir, et il y a eu, divers pouvoirs conférés par la loi au Gouverneur en conseil; mais, comme je le comprends, le désir du Gouvernement est que les pouvoirs conférés par la Loi des mesures de guerre soient les seuls compris dans cette législation, et, afin de rendre cette clause plus claire, je crois qu'on devrait l'amender en substituant aux mots "conférés par la loi" les mots "conférés par la Loi des mesures de guerre". Il ne pourrait alors y avoir aucun doute si le pouvoir a été conféré par la Loi des mesures de guerre ou par quelque autre loi. Quand vous dites "antérieurement", il n'y a pas de restriction. "Toutes les dispositions s'étendront et s'appliqueront à toute ordonnance et règlements adoptés antérieurement ou à l'avenir par le Gouverneur en conseil dans l'exécution des pouvoirs conférés par la loi". Je crois que vous devriez restreindre cela aux pouvoirs conférés par la Loi des mesures de guerre.

L'honorable W. B. ROSS: Je pense que l'honorable sénateur verra qu'il y a un grand nombre d'arrêtés en Conseil qui ont été adoptés en vertu d'autres lois, tout à fait indépendantes de la Loi des mesures de guerre.

L'honorable M. POWER: C'est possible.

L'honorable W. B. ROSS: Et cette législation pourrait être plus nécessaire à leur égard qu'à celui des arrêtés en Conseil adoptés sous le régime de la Loi des mesures de guerre.

L'honorable ARTHUR BOYER: Ne pourrions-nous pas essayer de nous entendre sur quelque chose qui donnerait à ce bill une apparence plus angélique? La ligne 13 contient les mots "ou donnerait à tout mot, expression ou clause de tout tel règlement ou ordonnance une interprétation répugnante." Se sert-on généralement du mot "répugnant" dans la loi?

L'honorable W. B. ROSS: C'est un bon mot.

L'honorable M. BOYER: Je ne l'avais jamais vu employé dans ce sens.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On s'en sert très fréquemment dans les statuts.

L'honorable M. BOYER: C'est très bien, si les avocats sont satisfaits.

L'article 1er est adopté.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le comité ajourne et fait rapport.

BILL DE LA COMMISSION DU
COMMERCE.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 12, "Loi modifiant la Loi de la Commission du commerce."

Il dit: Honorables messieurs, on se rappellera peut-être qu'à la dernière session du Parlement nous avons adopté une loi pour la constitution d'une Commission du commerce. Il fut alors stipulé que les salaires des membres de la Commission seraient fixés par arrêté en Conseil. On croit qu'il n'est pas désirable de faire cela — qu'on devrait plutôt les fixer par statut. La principale disposition de ce bill est celle qui fixe ces salaires. Les autres articles se rapportent surtout, sinon entièrement, à la procédure.

L'honorable M. BOSTOCK: Honorables messieurs, ceci, comme je le comprends, est un bill pour modifier une loi adoptée aux dernières heures de la dernière session. Le bill original était plutôt long, à plusieurs clauses. Il avait pour but la création d'une commission connue sous le nom de Commission du commerce. Cette Commission a maintenant siégé depuis quelque temps, essayant d'arriver à une solution de la question du coût élevé de la vie. J'ai remarqué que la Commission a été l'objet de nombreuses critiques dans diverses parties du pays, pour les mesures qu'elle a prises, surtout quand elle a essayé de fixer les prix. En lisant ce bill que nous avons maintenant eu plus de temps d'étudier que lorsqu'on l'a présenté à la dernière session, nous constatons que la Commission est fortement dominée par le Gouvernement. Toute ordonnance qu'elle fait peut être rescindée ou modifiée par le Gouvernement. Les pouvoirs de la Commission sont entièrement sous le contrôle du Gouvernement et son utilité dans le règlement des questions de prix et du haut prix de la vie est limitée, je crois, de façon importante, à s'enquérir sur ces questions. Naturellement, la Commission peut fixer le prix des articles; mais le Gouvernement peut immédiatement modifier ou rescinder l'ordonnance. Je doute fort que le travail de cette Commission fasse quelque bien. Dans l'état actuel du pays, nous obtiendrions probablement de meilleurs résultats pour le public en laissant la question des prix à la loi naturelle de l'offre et de la demande. Chaque fois que vous tentez d'intervenir dans cette loi, vous trouverez, je pense, des ennuis

et des difficultés considérables, parce que vous ne pouvez couvrir tous les cas, car en fixant le prix d'un certain article vous ne pouvez savoir l'effet qu'il en résultera sur un grand nombre d'autres articles.

Un bon point en faveur de ce bill, c'est que, tandis que la loi de la dernière session laissait au Gouverneur en conseil le soin de fixer les salaires, ceux-ci doivent être aujourd'hui fixés par statut et que nous aurons l'occasion de savoir exactement, quels sont les appointements.

Une autre question qu'on a soulevée au sujet de cette affaire, est de savoir où seront enregistrées les ordonnances de la Commission, afin que le public puisse en prendre connaissance. En parcourant la loi de la dernière session, je ne vois pas qu'elle contienne de disposition obligeant de consigner ces ordonnances dans un endroit particulier. J'espère que l'honorable leader du Gouvernement pourra nous dire où le bureau-chef est supposé être situé et que, d'après la coutume établie, les ordonnances de la Commission seront enregistrées chez le secrétaire au bureau-chef, où que ce soit.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'article 42 de la loi contient des dispositions pour des règlements généraux, et le bureau-chef sera à Ottawa.

L'honorable M. BOSTOCK: C'est là où il est localisé actuellement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. En vertu de l'article 15 de la loi, le secrétaire devra résider dans la cité d'Ottawa.

L'honorable M. BELCOURT: Quand nous discuterons la question en comité, j'aimerais que mon honorable ami produise les instructions que le Gouvernement a données à cette commission, s'il en existe.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL DU TRAITE DE PAIX.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité sur le bill 3, "Loi pour mettre en vigueur le Traité de Paix conclu entre Sa Majesté et certaines autres puissances". L'honorable M. Boyer à la présidence.

Sur le Préambule:

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quand ce bill est venu en deuxième lectu-

re, on a suggéré de le rendre plus explicite qu'il n'est et de le rédiger de façon à être applicable aux autres traités qui devront nécessairement être négociés avec différents pays ennemis. Déjà un traité a été signé entre les Alliés et l'Autriche et l'on est actuellement à négocier des traités avec d'autres pays ennemis. Je demande donc à la Chambre d'approuver l'amendement suivant, savoir, que le texte suivant paraisse dans l'exposé du bill:

Et attendu qu'un traité de paix entre les Alliés et les Puissances associées et l'Autriche a été signé depuis, au nom de Sa Majesté agissant pour le Canada, par les plénipotentiaires y mentionnés; et attendu que d'autres traités de paix entre les Alliés et les Puissances associées ou quelques-unes d'entre elles et les autres nations avec lesquelles Sa Majesté est ou a été en guerre pourront être signés au nom de Sa Majesté agissant pour le Canada.

Et qu'ou le mot "traité" doit être au pluriel, on substitue le mot "traités". Ceci donnera au Gouvernement l'autorité nécessaire pour faire ce qui y est spécifié quant aux autres traités qui pourront être de temps à autre négociés et obviara ainsi à la nécessité de convoquer de nouveau le Parlement dans le but de considérer un bill ratifiant ces traités.

L'honorable M. BOSTOCK: De cette façon je suppose que nous nous trouverons à approuver implicitement ces traités? Le Gouvernement n'a pas l'intention de présenter une résolution nous demandant de les approuver?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le Gouvernement serait des plus heureux de soumettre ces traités et de donner au Parlement tous les renseignements possibles à ce sujet.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne suppose pas qu'il importe beaucoup que l'on dispose des traités pour l'an prochain ou pour les vingt années à venir de la façon que l'indique mon honorable ami. Ces traités ont été ou devront être ratifiés par le parlement britannique, et nous, surtout de ce côté de la Chambre, qui voulons être conséquents et logiques, nous prétendons que toute approbation de notre part est un peu comme une cinquième roue de charette. Les traités avec tous les autres pays avec lesquels nous avons été en guerre sont approuvés par anticipation, et je crois que c'est une pilule presque impossible à faire avaler que de demander au Parlement d'approuver d'avance des traités dont il ne connaît rien—des traités qu'on ne nous a pas même soumis, que nous n'avons pas étudiés, et dont quelques-uns n'ont pas été, je

L'hon. Sir James LOUGHEED.

crois, mis par écrit. Personnellement, cela ne m'importe pas, parce que je pense que cela ne fait aucune différence que nous les approuvions ou non, car c'est là une fonction que devra exercer le parlement britannique avec tous les effets obligatoires que comporte une ratification. Est-ce que cet amendement a été adopté par les Communes?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, ceci est un amendement au projet de loi, mais il est présenté à la demande du Gouvernement; il sera envoyé naturellement aux Communes, et le préambule sera accepté par les Communes. Si la prétention de mon honorable ami est correcte constitutionnellement, qu'il n'est pas nécessaire de soumettre ces traités au Parlement pour leur ratification, alors il n'y a aucun mal à cela.

L'honorable M. BELCOURT: Excepté que cela met, je crois, le Parlement dans une position des plus ridicules. Je m'y oppose fortement, non parce que cela affecte la question, mais parce que cela affecte la dignité du Parlement. Si c'était une affaire concernant le Canada seulement, ce ne serait pas aussi sérieux; mais nous serons cités devant tout le monde civilisé comme ayant approuvé d'avance un traité que nous n'avions pas vu.

L'honorable M. POWER: Le leader du Gouvernement a dit, si je le comprends bien, que le traité avec l'Autriche a été de fait signé en Europe.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami peut-il nous dire quels autres traités sont affectés par cet amendement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il réfère au traité avec la Turquie et au traité avec la Bulgarie. Je ne sais, pour le moment, avec quels autres pays ennemis il est nécessaire de négocier des traités; mais ce bill s'appliquera, bien entendu, à tous traités quelconques résultant de la guerre récente.

L'amendement est adopté.

Le préambule, modifié tel que suggéré, est approuvé.

Le paragraphe 1 de l'article 1 est approuvé.

Paragraphe 2 de l'article 1.—On pourra révoquer les arrêtés en Conseil, etc.

L'honorable M. BOSTOCK: J'aimerais recevoir du leader du Gouvernement quelque information à ce sujet. Il me semble qu'il

y a des doutes si la seconde partie de ce paragraphe s'applique aux arrêtés en Conseil mentionnés dans la première partie. La seconde partie se lit :

Tout arrêté en conseil rendu sous le régime de cette loi pourra décréter l'imposition, par procédure sommaire ou autrement, de pénalités par l'infraction de ses dispositions, et il devra être soumis au Parlement.

Il semblerait qu'un arrêté en Conseil qui ne décréterait pas l'imposition par procédure sommaire, et ainsi de suite, ne se trouve pas inclus. Il pourrait y avoir des arrêtés en Conseil qui ne contiendraient pas de telles dispositions.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est une disposition à l'effet que cet arrêté en Conseil particulier devra être soumis au Parlement.

L'honorable M. BOSTOCK: Je ne vois pas pourquoi nous aurions cette disposition dans un cas et non pas dans l'autre? D'après la procédure ordinaire, les arrêtés en Conseil sont soumis au Parlement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oh, oui. Je suppose que c'est à cause de la disposition plutôt extraordinaire relative à l'imposition d'amendes et de peines.

Le paragraphe 2 de l'article 1er est approuvé.

Le paragraphe 3 de l'article 1er est approuvé.

Article 2 — Titre abrégé:

L'honorable W. B. ROSS: Avant que nous terminions la discussion de ce bill, j'aimerais poser au leader du Gouvernement une question au sujet de la Loi des mesures de guerre. L'article 4 de cette loi dit:

La publication d'une proclamation par Sa Majesté ou en vertu de l'autorité du Gouverneur en conseil sera une preuve concluante que la guerre, l'invasion, ou l'insurrection, réelle ou appréhendée, existe ou a existé pour toute période de temps y mentionnée, et de sa continuation jusqu'à ce que, par la publication d'une autre proclamation, il soit déclaré que la guerre, l'invasion, ou l'insurrection a cessé d'exister.

Puis, l'article 5 dit:

Il est par les présentes déclaré que la guerre a existé continuellement depuis le 4e jour d'août 1914 et qu'elle sera censée exister jusqu'à ce que le Gouverneur en conseil, par proclamation publiée dans la *Gazette du Canada*, déclare qu'elle a cessé d'exister.

Quand ces traités de paix auront été signés, ratifiés et échangés, d'abord avec l'Allemagne, puis avec l'Autriche, que deviendra la Loi des mesures de guerre? Je suis loin d'être certain que l'article 4 ou la première partie de l'article 5 deviendront inap-

plicables dès que l'échange des ratifications aura été fait. Ce serait une situation étrange si le Parlement ajournait, que la paix fût déclarée à Paris et que nous eussions encore un statut nous maintenant en état de guerre. Je n'ai jamais récusé le droit du Parlement du Dominion, en vertu du pouvoir de défense que lui confère l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, de prendre toutes les mesures nécessaires pour la défense du Canada et d'adopter la Loi des Mesures de guerre; mais je pense qu'il serait prudent pour le Gouvernement d'insérer dans ce bill une clause stipulant qu'à la ratification de la paix, le Gouverneur en conseil devra avoir immédiatement le pouvoir de rescinder les articles 4 et 5 de la Loi des mesures de guerre ou déclarer qu'ils ont cessé d'être en vigueur.

L'honorable M. BELCOURT: Ce serait dire tout simplement que la Loi des mesures de guerre est sans effet.

L'honorable W. B. ROSS: Ce serait une autre façon d'atteindre le même but. Naturellement, on peut siéger et ergoter sur quelques-uns de ces traités; je ne soulève, cependant, aucune objection technique, mais c'est notre devoir envers le peuple du Canada de le guider et de nous débarrasser de toutes les difficultés légales. Je crois que nous devrions dire clairement au peuple quand notre législation de guerre a cessé d'être en vigueur et que nous sommes en paix.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami ne pense-t-il pas que la proclamation de la paix par les autorités impériales aura l'effet de détruire immédiatement la Loi des mesures de guerre?

L'honorable W. B. ROSS: Admettant qu'il en soit ainsi, il y a une foule de gens qui garderont une autre opinion ou qui resteront dans le doute à ce sujet. C'est là une chose qui, d'après moi, ne devrait pas exister. Admettant même que tel est le cas, il n'y a aucune raison pour ne pas rayer la Loi des mesures de guerre et nous en débarrasser. Pourquoi forcer nos hommes d'affaires à courir chez leurs avocats pour s'assurer si cet état de chose existe encore ou non? Pourquoi ne pas les informer définitivement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je puis faire connaître à mon honorable ami l'attitude du Gouvernement sur cette question, et c'est la seule attitude logique dans les circonstances. C'est que, tant que le gouvernement impérial n'aura pas proclamé que la guerre est finie, on ne publiera

pas ici une telle proclamation. On se propose, immédiatement après la publication de la proclamation impériale, de faire publier ici une pareille proclamation par le Gouverneur en conseil. Ce serait une anomalie si le Canada publiait une proclamation à l'effet que la guerre est finie, tandis que l'empire est encore en état de guerre. L'empire continuera à être en guerre tant que le gouvernement impérial n'aura pas lancé la proclamation. La publication d'une proclamation par le Canada serait donc de sa part affirmer un fait qui n'existe pas en vérité.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne crois pas que l'honorable sénateur ait franchement répondu au point soulevé par l'honorable représentant de Midleton (l'honorable W. B. Ross). Ce dernier n'a pas exprimé d'opinion d'un côté ou de l'autre, quant à savoir si une proclamation de la part des autorités impériales nous servirait de proclamation pour nous-mêmes. Elle peut être son opinion, mais il ne l'a pas exprimée. Il fait remarquer que, lorsque la proclamation aura été lancée par les autorités impériales, il y aura encore au Canada nombre de gens qui persisteront à se demander si cette proclamation s'applique au Canada, et il croit que le Parlement devrait dissiper tous les doutes possibles.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il n'y aura aucune raison de rester dans le doute, parce que, dès que les autorités impériales auront lancé leur proclamation, le Gouvernement ici publiera simultanément une proclamation au Canada.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami voudrait que cela fit partie du statut. Nous devrions déclarer que dès que la proclamation sera publiée, telle et telle chose s'en suivra.

L'honorable W. B. ROSS: Je ferai remarquer que le Parlement impérial a adopté certaine législation. Au mois de novembre de l'année dernière, il a adopté une loi qui dit:

Le roi en conseil pourra déclarer quelle date devra être considérée comme étant celle de la terminaison de la présente guerre, et la présente guerre sera considérée avoir continué jusqu'à et avoir fini à cette date pour les fins de toute disposition dans tout acte du Parlement, arrêté en conseil, ou proclamation, et excepté dans les cas où les contrats en exigent une autre interprétation... la date ainsi déclarée sera aussi près que possible la date fixée pour l'échange ou le dépôt des ratifications du ou des traités de paix.

L'hon. Sir James LOUGHEED.

Et plus loin, elle dit:

Sa Majesté en conseil pourra aussi de la même manière déclarer quelle date sera considérée comme étant la date de la terminaison de la guerre entre Sa Majesté et tout état particulier.

Il pourrait y avoir en tout quatre jours différents. Le premier serait, j'imagine, celui de l'échange des ratifications du traité avec l'Allemagne; le suivant sera celui des ratifications avec l'Autriche; puis les ratifications avec la Bulgarie et la Turquie. Je ne sais pas au juste ce qui va arriver. Nous n'avons pas ici de législation permettant au Gouverneur général de lancer quatre proclamations distinctes. Quand Sa Majesté le Roi déclare la paix entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, devons-nous retarder notre proclamation quant à l'Allemagne jusqu'à ce qu'on ait disposé de la Bulgarie et de la Turquie?

Personnellement, je crois qu'il vaudrait beaucoup mieux que cette loi des Mesures de guerre disparaisse complètement. Je ne vois pas quel besoin nous en avons maintenant, parce que ce n'est que techniquement, dans le langage de la loi internationale, que nous sommes en guerre. Si l'on jette un regard vers le passé, sur ce qui a eu lieu depuis que l'armistice fut signé en novembre de l'année dernière, nous entendons dire au premier ministre d'Angleterre que nous sommes en temps de paix; nous voyons le roi lancer une proclamation de paix, qui fut publiée dans Londres en grande cérémonie; nous voyons le président des Etats-Unis télégraphier au Congrès que la paix règne. Dans le langage de la rue, dans le langage de la vie journalière, nous sommes maintenant en paix; et c'est là le langage qui court par tout le texte du statut. Pour cette raison, je crois qu'il est juste de dire que nous sommes en paix et que cette mesure devrait être mise au rancart, afin qu'un homme ne soit pas obligé d'aller en cour et de porter sa cause de tribunal en tribunal jusqu'au Conseil privé peut-être, pour faire décider que cette loi n'est pas en vigueur.

L'honorable M. BELCOURT: Quel est le texte exact de l'amendement que propose mon honorable ami?

L'honorable W. B. ROSS: Que le chapitre 2 des statuts de 1914 soit abrogé.

L'honorable M. BELCOURT: C'est la loi des mesures de guerre?

L'honorable W. B. ROSS: Oui.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le Gouvernement n'acceptera pas cela.

L'honorable W. B. ROSS:—excepté les droits et les obligations qui ont été créés sous son régime, et dont nous nous occupons en modifiant la loi d'interprétation en ce qui se rapporte aux arrêtés en Conseil.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami pourrait peut-être le faire amender ainsi: "Que, sur la proclamation de la paix par les autorités impériales, la loi soit rappelée". C'est une suggestion que je fais.

L'honorable W. B. ROSS: Mais, comme je l'ai fait remarquer aux honorables sénateurs, il pourrait y avoir là-bas quatre proclamations. D'après laquelle de ces proclamations devons-nous procéder?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: En vertu de l'article 4, le Gouvernement exercera sa propre discrétion quant au temps où cette proclamation devra être publiée. C'est la seule manière. On a déjà pourvu à la procédure à suivre.

L'honorable W. B. ROSS: La réponse à cela, c'est que ça pourrait arriver dans une quinzaine d'années.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le Gouvernement doit en assumer la responsabilité.

L'honorable W. B. ROSS: Tout cela est très bien. Le Gouvernement peut assumer la responsabilité; mais, dans l'intervalle, nombre de gens doivent assumer la responsabilité de continuer leur commerce et ils trouvent que cette guerre les dérange considérablement.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne pense pas que mon honorable ami doive se tourmenter: ne considère-t-il pas que, lorsque la proclamation sera faite par les autorités impériales, les cours de justice au Canada se sentiront liées par cela, nonobstant toute action que le Gouvernement puisse prendre à ce sujet?

L'honorable W. B. ROSS: Mais pourquoi devrait-on être forcé à s'adresser aux cours? Pourquoi le Parlement ne le dit-il pas immédiatement au public?

L'honorable M. BOSTOCK: L'honorable représentant de Middleton sait-il si la date de la déclaration de la paix a été, oui ou non, fixée en Angleterre? Il y a eu, je crois, une proclamation de paix au cours du mois de juillet.

L'honorable W. B. ROSS: Oui.

L'honorable M. BOSTOCK: Cette date a-t-elle été fixée en vertu de l'Acte qu'il a cité?

L'honorable W. B. ROSS: Non; dans le statut que j'ai lu, décrété en novembre, on n'en fait aucune mention.

L'honorable M. BOSTOCK: Aucune mention de la proclamation?

L'honorable W. B. ROSS: Le statut adopté en novembre 1918 est indubitablement le résultat d'un rapport fait par une commission de neuf juges et avocats sur le sens des mots "la terminaison de la guerre", "la fin de la guerre", "la déclaration de la paix". On a fait remarquer qu'il y avait dans la législation, huit ou dix expressions différentes employées, et ils conseillèrent une loi fixant la date. Je n'ai aucun doute que cette loi, adoptée en novembre 1918, par le Parlement impérial, fut adoptée, afin de dissiper toute ambiguïté possible. Pendant que nous sommes à ces traités, je voudrais voir ces ambiguïtés réglées une fois pour toutes, afin que nous sachions exactement quand la guerre est finie. Quand on aura ratifié le traité avec l'Allemagne, il y aura encore trois autres traités à ratifier.

L'honorable M. POWER: Je pense que nous devrions raisonnablement supposer que, lorsque le roi d'Angleterre lance une proclamation à l'effet que la guerre est finie, ses loyaux sujets sont obligés d'accepter sa déclaration.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cette proclamation sera alors publié.

L'honorable M. POWER: Et si nous avons encore des hésitations à ce sujet, après que notre propre Gouverneur général aura lancé une proclamation au même effet, la chose me paraîtrait assez cocasse!

L'honorable W. B. ROSS: Mais je veux faire remarquer aux honorables sénateurs qu'il n'y a pas la moindre chance que le roi d'Angleterre lance une proclamation annonçant le rétablissement de la paix. Il a affaire à quatre pays—l'Allemagne, l'Autriche, la Bulgarie et la Turquie. Il ratifiera nécessairement le traité avec l'Allemagne d'ici à peu de jours, s'il est vrai que l'Italie a ratifié le traité; et le désir que le gouvernement impérial éprouve à voir ratifier ce traité avec l'Allemagne ne laisse aucun doute. Mais vous avez encore à régler les cas de l'Autriche, de la Turquie et de la Bulgarie. La Hongrie, qui faisait partie de

l'ancien empire double, devra aussi être considérée; cela fera le n° 5. Il n'y a pas en Hongrie de pouvoir établi avec lequel un traité soit possible d'exécution. Il y en a peut-être en Bulgarie; il n'y en a assurément pas en Turquie. Vous ne savez pas quand vous serez débarrassés de tout cela.

L'honorable M. BELCOURT: Vous avez approuvé le Traité cependant.

L'honorable W. B. ROSS: Certainement.

L'honorable M. POWER: Avant que le comité ajourne, je désire attirer de nouveau l'attention de l'honorable leader du Gouvernement sur une suggestion faite par l'honorable chef de l'opposition. Si un arrêté en Conseil est adopté, en vertu du paragraphe 2 de l'article que nous sommes à discuter, il faut qu'il soit soumis au Parlement "aussitôt que possible après avoir été adopté", il n'y a aucune disposition par rapport à quoi que ce soit fait par le Gouverneur en conseil — c'est-à-dire n'importe quoi — un arrêté en Conseil adopté, des charges créées ou des nominations faites. Il me semble qu'il est vraiment plus important que le Parlement ait un rapport des actes du Gouverneur en conseil en vertu du paragraphe 1, que de ces actes en vertu du paragraphe 2. Les arrêtés en Conseil sont publiés dans la "Gazette". Je crois qu'à la fin du paragraphe 1, on devrait ajouter des mots comme ceux-ci:

Il...

...c'est-à-dire le Gouverneur en conseil...
...devra soumettre au Parlement, aussitôt que possible après toute mesure prise en vertu de ce paragraphe, un rapport de telle mesure.

Le Parlement a le droit de connaître quelles nominations ont été faites, quelles charges ont été établies et quels arrêtés en Conseil ont été adoptés, et je crois que ce bill devrait contenir une disposition à cet effet.

Rapport est fait du bill tel qu'amendé.

BILL CONCERNANT LA QUESTION DES EAUX NAVIGABLES.

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité sur le bill 11, "Loi modifiant la Loi concernant la protection des eaux navigables". L'honorable M. Crosby à la présidence.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quand le comité a ajourné, il y a une journée ou deux, j'ai dit que j'étudierais d'avantage l'amendement proposé par l'honorable représentant d'Hamilton (l'honorable M.

L'hon. M. ROSS (Middleton).

Lynch-Staunton), dans lequel il était proposé d'insérer, dans le paragraphe 3 de l'article 1er, les mots "de marée" entre les mots "eau" et "navigable" afin qu'on pût lire "eau de marée navigable". Je l'ai fait. Le sous-ministre de la Justice a longuement étudié ce point ainsi que le conseiller parlementaire, M. Gisborne, et notre propre greffier légiste, M. Creighton. Cet amendement répond aux objets que le Gouvernement a en vue.

L'honorable M. BELCOURT: Qu'est-ce que le Gouvernement a en vue?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le Gouvernement a en vue d'enlever tout ouvrage qui se trouve sur le passage d'eau de marée. On voudrait que le Gouvernement ait l'autorité de le faire sans l'intervention de la cour.

L'honorable W. B. ROSS: C'est-à-dire si l'ouvrage n'a pas été autorisé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, si la construction n'est pas autorisée. On ne se propose pas d'amender l'article 2 du bill, paragraphe 9A; on se propose seulement d'insérer les mots "de marée" dans le paragraphe 3 de l'article 1er.

L'honorable M. BOSTOCK: Je crois que nous avons passé l'article 2 l'autre jour, quand le bill a été antérieurement soumis en comité. Le bill a été laissé de côté dans le but d'étudier ce paragraphe 3 de l'article 1er.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non; je crois qu'il en était ainsi.

L'honorable WILLIAM ROCHE: Monsieur le président, comme vous le savez, je ne suis pas un avocat, j'aurais désiré que l'honorable représentant d'Hamilton (l'hon. M. Lynch-Staunton), quand il s'est occupé de sa mission, eût discuté plus à fond le sujet qu'il traitait, et qu'il eût porté ses amendements plus loin. Cette clause part du 24 mai 1918—ab urbe condita—et remonte jusqu'au commencement des temps. Elle défait le titre de toute propriété que le Gouvernement, ou tout ministère du Gouvernement, estimait être une obstruction, peu importe comment le titre en a été acquis ou sans s'occuper du temps qu'on en a eu la possession. Ceci s'applique à la cité d'Halifax, défaisant le titre à tous les quais et à toutes les constructions sur les quais de cette ville. En vertu de cette loi, toute personne peut contester la propriété de n'importe lequel de ces ouvrages. Ces concessions de terrain—les quais et les entrepôts y construits—ont été faites en bonne partie

par le gouvernement britannique avant qu'il y eût une législature en Nouvelle-Ecosse. Cette mesure ne pourrait les affecter. Vous pouvez, si vous voulez adopter ce bill; n'importe qui pourrait le porter devant les cours d'Angleterre et le faire annuler en entier. Ce serait une loi des plus dangereuses, aussi, à mettre en vigueur, parce qu'elle forcerait des gens à exercer des poursuites pour la défense de leurs titres. Je ne crois pas que le Gouvernement ait jamais eu cela en vue. Le représentant aîné d'Halifax (l'hon. M. Power) doit savoir que cette question a été contestée devant les tribunaux. La cité d'Halifax avait érigé une clôture sur une partie de la commune à 600 pieds en deçà de l'angle saillant de la citadelle. Le colonel Nelson, des ingénieurs, au nom du gouvernement britannique, un des plus puissants contestants possibles dans le litige, a démolé la clôture et intenté une poursuite contre la cité d'Halifax. La preuve démontra que ce terrain en question avait été, comme une commune, en la possession de la cité pendant plus de 60 ans, et la décision du juge fut que, bien que le gouvernement britannique contestât la réclamation, les 60 années de possession donnaient à la cité d'Halifax un titre au terrain, en dépit de toute loi ou action ou toute autre chose, même par le gouvernement britannique.

Il y eut une autre cause. Le ministère des Chemins de fer du gouvernement fédéral avait exproprié deux de mes quais dans la cité d'Halifax, sur lesquels sont maintenant construits les jetées nos 2 et 3. Très naturellement, je réclamai quelque compensation du Gouvernement. Mon honorable ami de Middleton (l'hon. W. B. Ross), me corroborera à ce propos. Lors du procès, le Gouvernement prétendit que ma rémunération devait être réduite par le fait que je n'avais pas été en possession du terrain et du lot riverain en question depuis 60 ans. J'ai pu, cependant, établir par des témoins que nous en avons été en possession pendant 60 années, et le juge décida que cette prétention devait être éliminée de la cause. Mon honorable ami de Middleton m'a fait en cette circonstance l'honneur de me défendre. J'avais contre moi des avocats très éminents, sir Robert Borden et M. Cahan, le chef de l'opposition conservatrice dans la législature; mais, en dépit de tout cela, l'éloquence et les connaissances légales de mon honorable ami de Middleton ont prévalu, et j'ai obtenu un verdict contre eux. En conséquence, je dis que, dans les circonstances, cette législation n'est pas convenable.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami voudra-t-il indiquer d'une manière plus spécifique comment ceci nuirait aux intérêts qu'il a mentionnés? D'après la loi de 1918, il fallait quelque autorité pour la construction des travaux au sujet desquels nous proposons maintenant de prendre de nouvelles dispositions. Si les constructions de mon honorable ami ne répondaient pas aux prescriptions de la loi de 1918, ceci ne les affecterait aucunement.

L'honorable M. ROCHE: Je ne crois pas qu'il y ait de restriction pour empêcher qui que ce soit d'attaquer le titre d'une propriété ou d'induire le Gouvernement ou aucun ministère du Gouvernement à déclarer qu'elle constitue une obstruction. Peu importe la date de sa construction, elle est maintenant par cette loi, si nous l'adoptons, une obstruction, et elle est exposée à être enlevée, même si elle a été en la possession du propriétaire 100 ans ou plus. Tous les quais et entrepôts dans la cité d'Halifax tomberaient sous le coup de cette loi—et, sans doute, aussi tous les quais de toute la province de la Nouvelle-Ecosse. Je ne connais rien des autres provinces.

L'honorable M. BOSTOCK: Pourrais-je faire observer à l'honorable représentant d'Halifax (l'honorable M. Roche) que cet amendement à l'article 5 doit être lu en relation avec l'article 6 de la loi, qui est le chapitre 115 des Statuts Révisés, tel que modifié par les statuts de 1918. D'après l'article 6—

Les dispositions des deux derniers articles ci-dessus...

C'est-à-dire, les articles 4 et 5—

...ne devront pas affecter tout pont construit avant le 17e jour de mai mil huit cent quatre-vingt-deux, qui aurait besoin plus tard d'être construit ou réparé, si tel pont, une fois reconstruit ou réparé, n'obstrue pas la navigation plus qu'il ne le faisait ledit jour ou antérieurement.

Je crois que cela répond à l'objection soulevée par mon honorable ami.

L'honorable M. POWER: Mais les honorables messieurs verront que ce paragraphe 3 ne supporte guère cette prétention. Il dit:

Les dispositions de cet article...

C'est-à-dire, l'article 5—

...s'appliqueront et seront censées applicables à tous les ouvrages construits, ou posés dans, sur, au-dessus, en dessous, à travers ou au travers de toute eau navigable en tout temps avant le 24e jour de mai mil neuf cent dix-huit.

Je ne m'occuperai pas de cette question qui a déjà été soumise au Gouvernement; mais je veux attirer l'attention sur ce point que je considère plus important. Le paragraphe 3 veut dire, d'après moi, que les dispositions de cet article ne s'appliqueront pas à d'autres ouvrages. Ceci enlèvera toutes les obstructions en eau douce à la juridiction du Gouverneur en conseil. J'aimerais entendre ce qu'en pense l'honorable représentant de Middleton (l'honorable W. B. Ross). Quand vous dites que les dispositions de cet article s'appliqueront, vous dites pratiquement que les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliqueront pas à des ouvrages autres que ceux mentionnés spécifiquement un peu plus loin.

L'honorable M. BELCOURT: C'est là le point que j'ai soulevé l'autre jour et qui est, je crois, après y avoir réfléchi, bien fondé. Qu'on me permette de le soumettre sous une autre forme. Les articles 4 et 5 de la loi originale, chapitre 113, demandent que le Gouvernement approuve la construction de tout pont. En 1918, par l'article 2 du chapitre 33, nous avons dit que les articles 4 et 5 de la loi concernant la protection des eaux navigables étaient abrogés et on leur a substitué ce qui suit:

Aucun ouvrage ne sera construit ou posé dans, sur, au-dessus, en dessous, à travers ou au travers de toute eau navigable à moins que son emplacement n'ait été approuvé par le Gouverneur en conseil, ni à moins que tel ouvrage soit construit, posé et entretenu conformément aux plans et règlements faits ou approuvés par le Gouverneur en conseil.

Puis, le paragraphe 5, qu'on se propose maintenant d'amender, se lit comme suit:—

Tous ouvrages auxquels cette partie s'applique...

—ce qui serait aussi bien dans les eaux de marée que dans les eaux non de marée—

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est le seul dont nous nous occupons.

L'honorable M. BELCOURT (lisant):

Tous ouvrages auxquels cette partie s'applique qui sont construits ou posés sur un emplacement non approuvé par le Gouverneur en conseil, ou qui ne sont pas construits ou posés conformément aux plans ainsi approuvés, ou qui, ayant été ainsi construits ou posés, ne sont pas entretenus conformément auxdits plans et règlements, pourront être enlevés et détruits en vertu de l'autorité du Gouverneur en conseil par le ministre des Travaux publics.

Et ainsi de suite. Nous disons ici que tous ouvrages de ce genre peuvent être enlevés par la Couronne. Maintenant, nous nous mettons à dire que cela ne s'appliquera pas. Si nous adoptons l'amendement de l'honorable sénateur d'Hamilton (l'honorable

L'hon. M. POWER.

M. Lynch-Staunton), cela ne s'appliquera pas aux eaux non de marée, de sorte que n'importe qui pourra construire un pont au mépris du chapitre 115.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non. Nous adoptons une disposition spécifique référant simplement aux eaux de marée, concernant les ouvrages énumérés dans cet article. Cela ne dérange pas la loi.

L'honorable M. BELCOURT: Le bill dit que les dispositions de l'acte législatif de 1918 s'appliqueront aux eaux de marée. La déduction nécessaire est qu'elles ne s'appliqueront pas aux eaux qui ne sont pas de marée.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si mon honorable ami veut bien lire le paragraphe 3, il remarquera que cet amendement doit s'appliquer à une condition qui existait avant le 24 mai 1918; et cette disposition s'appliquera seulement aux eaux de marée navigables; il ne s'appliquera pas aux autres dispositions générales.

L'honorable M. BELCOURT: Je me suis servi d'un langage plutôt décousu. J'aurais dû dire qu'il s'appliquera aux ponts futurs; mais pour tout pont construit avant le 24 mai 1918, si l'obstruction est placée sur une eau non de marée, peu importe jusqu'à quel point il enfreint la loi, peu importe combien il obstrue la navigation; il n'est pas sujet à être enlevé.

L'honorable M. POWER: J'aimerais entendre sur ce point l'opposition de l'honorable représentant de Middleton (l'honorable W. B. Ross). Il a probablement étudié la question.

L'honorable W. B. ROSS: Non, je ne l'ai pas étudiée.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je pourrais ajouter, pour l'information de la Chambre, que le Gouvernement a en vue cette classe particulière d'obstruction placée au-dessus ou dans une eau de marée navigable.

L'honorable M. BELCOURT: Je crois que je sais ce que le Gouvernement a en vue. Il y a quelque part aux environs d'Hamilton, je crois, un endroit qui viole aujourd'hui le chapitre 115.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non.

L'honorable M. BELCOURT: Je soumetts très sérieusement que l'amendement aura pour effet de libérer complètement de l'action du chapitre 115 tous les ponts construits dans des eaux non de marée avant le 24

mai 1918, et peu importe aujourd'hui jusqu'à quel point la navigation a été obstruée, le Gouvernement n'aura pas le pouvoir d'enlever les obstructions.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il peut y avoir quelque chose dans la prétention que le Gouvernement devrait suivre la procédure désignée par la loi pour l'enlèvement de ces constructions; mais cela ne donnerait pas raison à un délinquant qui aurait élevé une construction sur un cours d'eau navigable à l'intérieur du pays. Ceci a simplement rapport à une procédure spéciale à appliquer lorsqu'une eau navigable aura été obstruée. Il n'intervient aucunement dans la juridiction des tribunaux.

L'honorable M. BELCOURT: S'il s'agit seulement de la question d'accomplir les désirs du Gouvernement à ce sujet, pour quoi établir une différence entre les eaux de marée et les autres? Pourquoi appliquer un remède dans un cas et le refuser dans l'autre?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Un dommage pourrait être beaucoup plus grand que l'autre, l'infraction pourrait être manifestement plus grande; et dans l'intérêt public cela pourrait requérir quelque intervention plus radical pour son enlèvement.

Le paragraphe 3 de l'article 1 est adopté.

Le paragraphe 2 est adopté.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est rapporté avec un amendement.

DIVORCE EASTCOTT.

Relativement à l'ordre du jour:

Etude du troisième rapport du comité permanent des divorces, auquel a été référée la pétition d'Arthur LeRoy Eastcott,—avec la preuve soumise au comité.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami a-t-il reçu la preuve en cette cause?

L'honorable W. B. ROSS: Je ne pense pas.

L'honorable M. CROSBY: Avant de prendre en considération cette question, je crois que la preuve devrait être déposée. J'ai entendu une partie des témoignages et j'ai été surpris d'apprendre que le comité avait fait un rapport de ce genre. Nous devrions avoir la preuve en mains. Le rapport dit que la preuve a été déposée sur le bureau, et l'on serait porté à croire que nous l'avons reçue. Je ne l'ai pas reçue

et je crois que le rapport ne devrait pas être adopté.

L'honorable W. B. ROSS: C'est-à-dire les témoignages imprimés. La preuve est toujours retournée, et elle est ici.

L'honorable M. CROSBY: Je ne fais aucune récrimination; mais je crois que les membres de cette Chambre devraient avoir la preuve par devers eux pour donner un vote consciencieux sur une question de ce genre, et je demanderai que cette motion reste en suspens jusqu'à ce que la preuve ait été soumise aux sénateurs.

L'honorable W. B. ROSS: Vous voulez dire la preuve imprimée?

L'honorable M. CROSBY: Oui. Nous recevons toujours un exemplaire imprimé des témoignages.

L'honorable W. B. ROSS: Il n'y a pas de raison pour ne pas remettre cette motion à jeudi.

Motion remise.

Le Sénat ajourne jusqu'à demain à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT.

Mercredi, 8 octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS.

QUESTION.

L'honorable M. BOSTOCK se lève au sujet de l'avis suivant:

Qu'il attirera l'attention du Gouvernement sur la loi 9-10 George V, chapitre 13, intitulée: "Loi constituant en corporation la compagnie du chemin de fer National Canadien et concernant les chemins de fer nationaux canadiens", et demandera:

1. A-t-on complété l'organisation des chemins de fer nationaux canadiens en vertu de ladite loi?

2. Continuë-t-on l'exploitation, le développement et la construction de ces chemins de fer en vertu du pouvoir conféré par ladite loi?

Il dit: Honorables messieurs, je désire faire quelques remarques sur la question déposée en mon nom. Je crois que, maintenant que nous touchons à la fin de la

session, il est dans l'intérêt du pays que nous connaissions la position exacte créée par la loi que nous avons insérée dans nos statuts l'année dernière, concernant le chemin de fer National Canadien. Le bill, qui a été présenté dans l'autre Chambre, a été passé en grande hâte. Le Gouvernement était apparemment, si désireux de faire adopter ce bill qu'il a cru nécessaire d'appliquer la règle de clôture afin d'expédier la législation le plus promptement possible. Cette règle de clôture fut de fait introduite avant même que le bill entier eût été imprimé. On a ajouté au bill quelque 45 clauses, après l'application de la clôture. Je mentionne ce fait pour faire voir la hâte avec laquelle le Gouvernement a fait passer cette législation. Le bill a été soumis ici et adopté par le Sénat, puis sanctionné le 6 juin; mais, autant que j'ai pu m'en assurer, on n'a rien fait depuis pour constituer d'avantage cette compagnie, former le bureau d'administration et mettre sous l'effet de cette loi les chemins de fer qu'on avait l'intention d'y inclure. Comme les honorables sénateurs doivent s'en souvenir, on avait mis une disposition dans l'article 11 de la loi à l'effet que les chemins de fer fussent placés sous le contrôle de la compagnie par un arrêté en Conseil. Cette clause se lit ainsi :

Le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, par décret du conseil, confier à la compagnie d'administration et l'exploitation de toutes lignes de chemins de fer ou de leurs parties, et de tous biens ou ouvrages, de quelque nature que ce soit, ou intérêts dans les susdits, et de tous pouvoirs, droits ou privilèges sur, ou à l'égard de tous chemins de fer, biens ou ouvrages, ou intérêts dans les susdits qui peuvent, de temps à autre, être attribués à, ou être possédés, contrôlés ou occupés par Sa Majesté, ou telle ou telles parties des susdits, ou tels droits ou intérêts en les susdits, qui peuvent être désignés en tous décrets du conseil, aux termes et subordonnement aux règlements et conditions que le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, décider, pareilles administration et exploitation devant se continuer suivant le bon plaisir du Gouverneur en conseil et être assujéties à cessation ou modification, de temps à autre, en totalité ou en partie, par le Gouverneur en conseil. Tout pareil décret du conseil doit être déposé devant le Parlement dans les dix jours qui suivent l'ouverture de la session immédiatement suivante; ou si le Parlement est en session, à l'époque où pareil décret du conseil est rendu, alors dans les dix jours qui suivent la date dudit décret du conseil.

Jusqu'à date, je n'ai pas constaté qu'on ait pris aucun arrêté d'après les termes de cet article, pour mettre ces divers chemins de fer sous le contrôle de la compagnie du chemin de fer National Canadien, et je crois qu'il est dans l'intérêt du pays que le peuple connaisse la condition actuelle de ce

L'hon. M. BOSTOCK .

chemin de fer. Les différents chemins de fer du réseau Canadien-Nord sont à faire de nombreuses constructions dans diverses parties du pays et, si je comprends bien cette loi, chapitre 13 des statuts de 1919, ses clauses deviendraient en vigueur aussitôt que ces chemins de fer auront été mis sous le régime de la loi.

Les honorables sénateurs doivent se rappeler qu'en vertu de la loi concernant le chemin de fer National Canadien on a fait un changement en ce qui concerne l'expropriation des terrains et il est possible que certaines personnes aient été exposées à beaucoup de tribulations et de difficultés quand une des voies ferrées nouvellement construites a dû passer à travers leurs propriétés. Pendant les vacances, on a attiré mon attention sur un cas où des particuliers ont apparemment éprouvé beaucoup d'ennuis par suite de l'action que nous avons prise à la dernière session en modifiant la loi consolidée des chemins de fer. Nous avons alors, comme les honorables sénateurs s'en souviendront, changé les conditions d'après lesquelles les procédures d'arbitrage devront être conduites sous le régime de la loi. Dans le cas soumis à mon attention, certaines matières se rapportant à des terrains pris pour le chemin de fer ont dû, à cause de ce changement, être toutes considérées à neuf. Bien que les procédures d'expropriation eussent été instituées avant que la nouvelle loi consolidée des chemins de fer fût venue en vigueur, il fut décidé que, parce que certains changements devaient être faits et que de nouvelles questions avaient surgi, toute l'affaire devait être commencée "de novo" devant un juge de la cour de comté. Il m'a paru que c'était là une injustice à l'égard du public. Je crois bien qu'aucun honorable membre de cette Chambre n'avait prévu que l'adoption de la loi générale concernant les chemins de fer aurait donné lieu à un tel état de choses. Nous avons tous convenu, je crois, que le changement effectué au sujet du juge de la cour de comté devait être avantageux; mais, moi-même, j'étais sous l'impression que toute action en vertu de l'ancienne loi pourrait être continuée devant une commission d'arbitres. Je désire suggérer au Gouvernement de voir à ce que, si des difficultés telles que j'ai indiquées sont possibles sous l'empire de la loi concernant le chemin de fer National Canadien, lorsqu'il adoptera des arrêtés en vertu de l'article 11 de la loi, de semblables conditions ne se présentent pas lorsque les divers chemins de fer seront transférés de leur

état présent pour être mis sous le régime de la loi du chemin de fer National Canadien.

Il y a une autre question qui surgit de cette loi. Comme se le rappelleront les honorables sénateurs, il y a, dans cette loi, une clause qui enlève l'apurement des comptes des compagnies des mains de l'Auditeur général, et dans les circonstances actuelles, nous ne savons pas exactement ce qu'il en est. Je suppose que, si l'on avait procédé à l'organisation et que ces chemins de fer eussent été transférés à la compagnie d'après cet article de la loi de la dernière session; mais, dans la présente situation, les chemins de fer du Gouvernement sont, à mon avis soumis à la loi d'audition générale, et les comptes de ces chemins de fer doivent être tenus d'après les prescriptions de cette loi: les comptes des chemins de fer faisant partie du réseau Canadien-Nord doivent être tenus d'après le système auquel ils ont été depuis longtemps accoutumés.

Vers la fin de la dernière session, le ministre des Chemins de fer a cité quelques chiffres au sujet du montant d'argent qui serait requis, pensait-il, pour la construction et les améliorations des chemins de fer au cours de cette année. Ces chiffres étaient bien de nature, je crois, à faire réfléchir sérieusement ceux qui les ont étudiés. Le ministre a déclaré que la perte sur les voies ferrées de l'Etat pour cet exercice financier, s'élèverait à \$28,000,000. Ceci représentait la perte sur le réseau Canadien-Nord, l'Intercolonial, le Transcontinental et les autres routes. Puis il nous a indiqué que, pour l'outillage, l'amélioration et la construction sur ces chemins de fer, il faudrait un autre montant d'environ \$52,000,000 cette année, ce qui ferait une somme totale de \$80,000,000 requis pour le développement de nos voies ferrées à l'heure actuelle.

Vu l'état actuel des finances de ce pays, avec les lourdes obligations que nous avons à rencontrer, c'est une affaire des plus sérieuses que d'affronter une perte de ce genre. Je ne crois pas qu'aucun des honorables membres de cette Chambre fût au courant de ces chiffres, parce qu'ils ne nous ont été soumis qu'à la fin même de la dernière session; et je les ai cités ici afin que nous puissions prendre en considération l'état soumis par le ministre des Chemins de fer.

Je n'ai pas l'intention de prendre davantage le temps de la Chambre excepté pour

dire que ceci est une affaire très importante et que nous devrions savoir où nous en sommes sur cette question de l'organisation du chemin de fer National Canadien, et si l'on a pris quelques mesures pour mettre cette compagnie en état de pouvoir exploiter ces voies ferrées en vertu de la loi de la dernière session.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'espère pouvoir répondre demain à la question de mon honorable ami.

L'honorable M. POWER: Honorables messieurs, bien que l'honorable sénateur ait attiré votre attention sur cette question, on pourrait peut-être prétendre, strictement parlant, qu'après que le leader de la Chambre a donné une réponse, il ne devrait pas y avoir d'autre discussion. Je ne crois pas que ce soit là l'avis général; mais j'aimerais à faire quelques remarques après que le leader de la Chambre a parlé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je n'aurai pas les réponses avant demain.

L'honorable M. POWER: Bien entendu, vu la forme sous laquelle l'honorable leader de l'opposition a donné son avis, tout le sujet est ouvert à la discussion, et le moment est peut-être opportun pour en dire quelques mots.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'on serait plutôt porté à croire qu'il vaudrait mieux avoir l'information d'abord. Toutefois, cela n'est peut-être pas essentiel à ce que veut dire mon honorable ami.

L'honorable M. POWER: Il me semble que je suis en état de faire certaines remarques sans m'occuper de ce que l'information peut être; de plus, je crois qu'il vaut mieux que les membres de cette Chambre comprennent exactement la situation quand l'honorable monsieur déposera sa réponse, car on pourrait alors décider qu'il est trop tard pour moi d'exprimer une opinion. Je suis encore plus porté à tirer cette conclusion par le fait qu'il circule une rumeur—jusqu'à quel point fondée, je l'ignore—à l'effet que le Gouvernement est à la veille de conclure un marché d'après lequel il s'emparerait du chemin de fer Grand-Tronc et de ses propriétés.

Aux Etats-Unis l'expérience a démontré que la possession et l'exploitation des chemins de fer par l'Etat ne sont pas désirables. Les résultats y ont été une dépense grandement augmentée et une efficacité beaucoup moindre. Nous avons eu quelque expérience au Canada, et les chiffres que

l'honorable sénateur à mes côtés (l'honorable M. Bostock) a cités démontrent qu'il y a eu une perte des plus sérieuses dans l'exploitation des chemins de fer par le Gouvernement. Je dis par le Gouvernement parce que, comme l'a fait remarquer l'honorable sénateur, le gouvernement et la corporation créée à la dernière session sont pratiquement la même chose—ils travaillent ensemble. Je laisse tout à fait de côté les chemins que contrôlait le Canadien-Nord et je ne m'occupe que de ceux qui étaient, à proprement parler, des chemins de fer du Gouvernement. Le rapport que l'honorable leader du Gouvernement a déposé sur le bureau, l'autre jour, démontre que pour l'exercice clos le 31 mars dernier, le déficit sur les chemins de fer du Gouvernement fut de \$2,070,000—c'est-à-dire sur l'Intercolonial et sur le chemin de Québec à Winnipeg. Les honorables sénateurs ne devront pas oublier que l'année dernière, à cause de l'état de guerre, le nombre des personnes transportées sur les chemins de fer du gouvernement a été augmenté énormément, et que la quantité des marchandises qui ont circulé d'un bout à l'autre, entre Halifax et Saint-Jean à une extrémité et Montréal ou d'autres endroits de l'ouest, à l'autre, fut aussi énormément augmentée; nous ne saurions nous attendre à obtenir un revenu aussi considérable quand nous serons revenus à des conditions normales.

Si le Gouvernement acquiert le chemin de fer Grand-Tronc, comme on dit qu'il en a l'intention, non seulement il devra rencontrer le coût de l'exploitation—et notre expérience dans l'exploitation des chemins de fer par le gouvernement tend à démontrer qu'il n'y aurait aucun profit à cela, mais probablement une perte—mais il devra payer intérêt sur la dette de la compagnie. Outre cela, le Gouvernement aura de fortes sommes à payer à la compagnie chaque année. Autant qu'on peut le savoir, la réclamation de la compagnie est que le Gouvernement devrait lui payer annuellement \$4,500,000. Je comprends que le Gouvernement a été jusqu'à exprimer sa disposition à payer \$3,500,000 par année. Nous avons été habitués, durant la guerre, à parler de chiffres tellement élevés que certaines gens considèrent ce montant comme une très petite affaire; mais quand vous ajoutez un déficit de plus de \$2,000,000 à \$3,500,000, vous avez \$5,500,000 par année que le pays aura à payer.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je suis peiné d'interrompre mon honorable ami, mais dois-je comprendre, qu'il songe

L'hon. M. POWER.

sérieusement à discuter ce que le Gouvernement devra faire à l'égard du Grand-Tronc? C'est apparemment ce qu'il se propose de faire.

L'honorable M. POWER: Non.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami est à discuter cette question dans le moment. J'aimerais savoir de quelle autorité il discute une législation par anticipation? Il aura tout loisir de la discuter dans une autre occasion

L'honorable M. POWER: Je ne prétends pas dire que le Gouvernement introduira ou non une telle législation, mais je crois qu'il est possible qu'il le fasse; et quoique ma voix soit des plus modestes, je crois que, comme membre du Sénat, j'ai le droit d'exprimer mon opinion sur cette action, même si elle n'est que projetée. Je pense qu'il serait extraordinaire de prétendre que les membres de cette Chambre ne devraient jamais exprimer d'opinion sur une mesure du Gouvernement, avant que la mesure ait été pratiquement adoptée. Je crois désirable que la Chambre ait l'occasion d'exprimer une opinion sur une question de grande importance publique, au moment où cette expression d'opinion peut avoir quelque valeur.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ne serait-il pas à propos d'inscrire une motion à l'ordre du jour? Mon honorable ami va-t-il discuter à brûle-pourpoint une question qui n'est pas devant la Chambre et que les honorables sénateurs ne sont aucunement préparés à discuter? Je crois que mes honorables amis du côté opposé de la Chambre ne sauraient se plaindre de ce que j'aie jamais tenté d'imposer quelque restriction à la liberté de la discussion; mais entreprendre de discuter, sur cette question, l'acquisition du réseau du Grand-Tronc semble vouloir en imposer à la Chambre.

L'honorable M. POWER: Nous sommes à discuter l'action ou l'inaction du Gouvernement relativement à la loi de l'année dernière. D'après cette loi le Gouvernement aurait le droit d'acquérir le chemin de fer du Grand-Tronc, et je crois que j'ai parfaitement le droit d'exprimer mon opinion quant à l'opportunité d'une telle action.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je soulève le point d'ordre que la question ne saurait être discutée sur la question à l'ordre du jour.

L'honorable **PRESIDENT**: On soulève le point d'ordre que cette question n'est pas discutable. Je décide que les remarques de l'honorable représentant d'Halifax (l'honorable M. Power) doivent se limiter à la question maintenant devant la Chambre.

L'honorable **M. POWER**: Dans les circonstances, je suppose que Son Honneur le président me permettra de donner avis d'une motion pour demain ou après-demain.

L'honorable **PRESIDENT**: Avant l'appel des ordres du jour, vous pourrez donner avis.

La question ayant maintenant été soumise et discutée, s'il n'y a pas de motion pour ajourner la discussion, elle sera retirée.

L'honorable **M. BOSTOCK**: Je comprends que le leader du Gouvernement doit répondre à la question demain.

L'honorable **sir JAMES LOUGHEED**: Je répondrai demain.

L'honorable **M. DANDURAND**: Dois-je comprendre que la question reste à l'ordre du jour, à la suggestion du leader du Gouvernement?

L'honorable **PRESIDENT**: Si un honorable membre de cette Chambre propose l'ajournement du débat, la question pourra être discutée demain; mais si personne ne la propose, ma décision est que la question est close.

L'honorable **sir JAMES LOUGHEED**: Tout vient de ce que mon honorable ami qui a fait la demande a voulu la discuter avant le temps. Il a inscrit une question et il s'est mis à discuter une question très générale d'une façon très générale, bien que j'eusse dit que je ne pourrais y répondre avant demain.

L'honorable **M. BELCOURT**: Si mon honorable ami répond à la question, il n'y aura pas de discussion. S'il doit y avoir quelque discussion, il faut qu'elle se fasse maintenant.

L'honorable **M. TESSIER**: Je comprends que sur une question aucune discussion n'est permise. J'ai compris que Son Honneur le président avait décidé qu'il n'y aurait pas de débat.

L'honorable **sir JAMES LOUGHEED**: D'après la question, telle qu'elle est rédigée, il n'aurait pu y avoir de débat, parce que mon honorable ami a simplement fait une demande à laquelle j'aurais pu répondre, si j'avais eu les renseignements voulus. Mais, au lieu d'attendre la réponse, il s'est

mis à discuter la question et à attaquer le Gouvernement dans sa politique au sujet du chemin de fer Grand-Tronc, bien que j'eusse déclaré que je ne pouvais pas répondre à la question avant demain. Dans la question, mon honorable ami ne dit pas qu'il attirera l'attention sur ceci ou cela.

L'honorable **M. BOSTOCK**: Oh oui; elle dit:

Il attirera l'attention du Gouvernement sur la loi.

D'après les règlements du Sénat, un membre a le droit de discuter la question.

L'honorable **sir JAMES LOUGHEED**: Non pas en attirant simplement l'attention du Gouvernement sur une loi. Cependant, je suis satisfait que cette demande reste à l'ordre du jour jusqu'à demain.

La question reste ajournée.

POSITION DE J. HARRY FLYNN. (DEMANDE.)

L'honorable **M. TANNER** demande:

1. Harry Flynn, le président de l'organisation communément appelée la "War Gratuity League" est-il à l'emploi du Gouvernement?
2. Quelle position occupe-t-il dans le service du Gouvernement? Quand a-t-il été nommé?
3. Quel est son salaire depuis sa nomination?
4. A-t-il été nommé par la commission du service civil?
5. Par quelles personnes, donnant leurs adresses et occupations, a-t-il été recommandé?
6. Reçoit-il, ou recevra-t-il, paiement de son salaire durant le temps qu'il est occupé à organiser des ligues de gratifications et à parler à des réunions publiques?
7. Est-il un sujet britannique?

L'honorable **sir JAMES LOUGHEED**:

1. Non. M. J. Harry Flynn a été employé par la Commission de secours des soldats d'Ontario, comme instructeur à l'école technique centrale, Toronto, où il lui était payé un salaire de \$125 par mois. Il est compris que son engagement est expiré à dater du 4 octobre 1919, quand la Commission de secours des soldats d'Ontario lui a payé son salaire en plein.

2, 3, 4, 5 et 6, répondues par n° 1.

7. Dans le ministère du Rétablissement civil des soldats il n'y a aucun renseignement à ce sujet.

BILL DES TERRES FEDERALES.

PREMIERE LECTURE.

Bill 15, une loi pour amender la loi des Terres fédérales. — L'honorable **sir James Lougheed**.

**BILL MODIFIANT LE CODE CRIMINEL
(ARMES A FEU).**

PREMIERE LECTURE.

Bill 24, une loi pour modifier le Code criminel. — L'honorable sir James Lougheed.

**BILL CONCERNANT LES BREVETS
D'INVENTION.**

PREMIERE LECTURE.

Bill 25, une loi concernant les brevets d'invention. — L'honorable sir James Lougheed.

**CORPORATION CANADIENNE DE
COMMERCE.**

QUESTION DE PRIVILEGE.

A l'appel de l'ordre du jour:

L'honorable M. NICHOLLS: Honorables messieurs, avec la permission de la Chambre, et comme question de privilège, je désirerais attirer l'attention de la Chambre sur un câblogramme spécial à la "Gazette", de Montréal, qui est intitulé:

Commerce d'exportation canadien, financé par l'entremise d'une corporation de commerce.— Cette suggestion sera faite au Gouvernement par Lloyd Harris, qui s'est embarqué pour ce pays.

La dépêche se lit comme suit:

Londres, 3 octobre.—Lloyd Harris, président de la mission de commerce canadienne à Londres, et John Younge, aussi membre de la mission, s'embarquent pour le Canada. Il est entendu qu'ils discuteront avec les autorités à Ottawa un certain nombre de questions concernant le commerce d'exportation canadien.

Il est bien connu que Lloyd Harris croit que la direction financière du commerce d'exportation canadien devrait être faite par l'entremise d'une corporation de commerce plutôt que par le Gouvernement, et ce sera probablement là une des questions les plus importantes qu'il discutera avec le premier ministre.

Les honorables sénateurs se rappelleront qu'il y a deux ans, cette Chambre avait nommé un comité spécial sur la Conservation du commerce canadien après la guerre; que ce comité a tenu plusieurs séances; qu'il a fait un rapport à cette Chambre; que toute la question a été discutée dans cette Chambre; et que le rapport du comité a été adopté à l'unanimité et adressé au Gouvernement. On me permettra sans doute de rafraîchir la mémoire des honorables sénateurs en lisant le rapport de ce comité. Il est daté du jeudi, 9 juillet 1917, et il se lit comme suit:

Le comité spécial, nommé pour s'enquérir et faire rapport au sujet des meilleures méthodes pour conserver et accroître notre commerce do-

L'hon. sir James LOUGHEED.

mestique et d'outre-mer afin que notre présente prospérité n'en souffre pas indûment quand le stimulant résultant de la commande de munitions et autres fournitures de guerre sera disparu, désire soumettre son deuxième rapport, comme suit:

Votre comité a d'abord considéré les meilleurs moyens de répondre aux besoins du commerce canadien après la guerre, par rapport surtout à

1. Obtenir des commandes pour le commerce d'outre-mer pour remplacer en partie les grandes quantités de commandes reçues durant la guerre pour munitions et fournitures de guerre.

2. Financer d'importants contrats d'outre-mer.

Après enquête dûment faite, votre comité est d'avis que l'organisation d'une banque de commerce qui sera connue sous le nom de la Corporation canadienne de commerce répondrait le mieux à ces fins. Pour arriver à cette conclusion, on a dûment considéré la preuve soumise à un comité nommé par la commission de commerce britannique "pour considérer les meilleurs moyens de faire face aux besoins des firmes britanniques après la guerre". Comme résultat du rapport du comité britannique, le gouvernement de la Grande-Bretagne a accordé une charte royale à une banque de commerce connue sous le nom de la British Trade Corporation, ayant pour but, entre autres, le suivant:

Le rapport énonce ensuite certains objets en vue, et il conclut ainsi:

Après enquête, votre comité s'est assuré que les banques autorisées ou quelques-unes d'entre elles, et d'importantes compagnies industrielles et commerciales ainsi que des particuliers sont disposés à considérer favorablement le projet d'entreprendre l'organisation et l'opération d'une corporation canadienne plus ou moins semblable aux organisations britanniques, et ayant pour but la conservation et l'extension du commerce canadien après la guerre. Votre comité a pris en considération le fait que la Corporation de commerce britannique, bien que non directement opérée sous le contrôle du gouvernement britannique, avait été toutefois organisée directement à la demande de ce gouvernement qui lui a accordé certains privilèges et lui a donné une certaine mesure d'assistance et de reconnaissance officielle.

En conséquence, votre comité recommande:

1. Que le Sénat du Canada adresse au très honorable premier ministre, sir Robert Borden, G.C.M.G., une copie de ce deuxième rapport du comité spécial sur la conservation du commerce canadien, le priant d'accorder les égards et la considération voulus à l'importance et à la convenance d'aider, de telle manière qu'il trouvera prudente et judicieuse, la formation d'une corporation canadienne de commerce et de banque qui répondra aux conditions énoncées.

Le tout est respectueusement soumis.

Cette recommandation, accompagné du rapport du comité, fut dûment soumise au cabinet fédéral qui a dû, je le suppose, lui donner quelque considération. Le Gouvernement, dans sa sagesse, a cependant décidé d'accorder des crédits de \$25,000,000, je crois, à la Roumanie, un montant semblable à la Grèce—un total de \$100,000,000 ou plus devant être mis de côté dans le but d'aider financièrement le commerce

avec ces pays alliés, pour leur permettre d'acheter des marchandises canadiennes. Le comité, dans le temps où il s'est réuni et qu'il a fait cette recommandation, était d'opinion que cette méthode de faire des affaires, qu'il avait déjà discutée, ne saurait donner satisfaction. Je parle sur une question de privilège, avec la permission de la Chambre, simplement pour faire remarquer qu'une fois de plus le Sénat a fait des recommandations qui n'ont pas reçu une part raisonnable de considération, mais qui devront après tout, à ce qu'il paraît, être adoptées par le Gouvernement afin d'atteindre les résultats qu'il a tenté d'obtenir par d'autres moyens.

BILL CONCERNANT LE TRAITE DE PAIX.

TROISIEME LECTURE.

Bill 3, "Loi ayant pour objet de mettre en vigueur le Traité de Paix conclu entre Sa Majesté et certaines puissances".—L'honorable sir James Lougheed.

BILL CONCERNANT LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

TROISIEME LECTURE.

Bill 11, "Loi modifiant la loi concernant la protection des eaux navigables".—L'honorable sir James Lougheed.

BILL CONCERNANT LA COMMISSION DU COMMERCE.

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité sur le bill 12, "Loi modifiant la loi concernant la Commission du Commerce".—L'honorable M. Daniel au fauteuil.

Article 1—appointements du commissaire en chef et des autres commissaires.

L'honorable M. POWER: Au sujet de ce premier article, cette question me vient à l'idée. Comme je le comprends, le commissaire en chef est actuellement un juge de la cour suprême du Manitoba.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non. Il était un juge de la cour Suprême, mais il a démissionné il y a quelques années dans le but, je crois, d'accepter la position de commissaire des Utilités Publiques dans la province du Manitoba; et je comprends qu'il s'est démis de cette position depuis.

L'honorable M. POWER: Je ne m'oppose pas au chiffre du salaire. Les autres commissaires doivent avoir un traitement annuel de \$8,000. L'un de ceux-ci est un membre du Service civil, recevant aujourd'hui des appointements assez respectables, et ce que je demande, c'est si ces \$8,000 doivent être payés en sus de son salaire actuel, ou s'il doit comprendre tout.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il doit tout comprendre. Je comprends qu'il s'est démis de ses autres fonctions.

L'honorable M. POWER: Très bien, c'est un bon homme et il vaut les \$8,000.

L'honorable W. B. ROSS: Je voudrais demander à l'honorable leader du Gouvernement si ces hommes, en sus de leurs appointements, ont toutes leurs dépenses de voyage et d'hôtel payés.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je comprends qu'on leur appliquerait la même règle qu'on applique, disons, à tout fonctionnaire du Gouvernement, éloigné de son domicile ordinaire, qui a droit à ses frais de voyage et à ses dépenses de subsistance.

L'honorable M. BOSTOCK: Leur lieu de résidence n'est pas fixé par cette loi. Le seul domicile établi est celui du secrétaire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je suppose que ce serait Ottawa. D'après la loi, le bureau de la commission est à Ottawa; conséquemment, quand les membres sont absents d'Ottawa, ils auraient droit, je pense, à leurs dépenses.

L'honorable W. B. ROSS. Eh bien! honorables messieurs, je tiens à dire, de ces appointements, que je les trouve trop élevés. Ces messieurs reçoivent des traitements supérieurs à ceux accordés aux juges des cours supérieures, et dans un temps où l'argent semble assez rare au Canada et qu'on en a un grand besoin. Il ne me semble pas tout à fait convenable de fixer ces salaires si hauts. J'ignore ce qu'en pensent les autres membres de la Chambre, mais je crois que le salaire de \$10,000 devrait être réduit à \$8,000, et ceux de \$8,000 à \$6,000.

L'honorable M. BELCOURT: Nous n'avons aucune autorité pour y toucher.

L'honorable W. B. ROSS: Nous avons parfaitement autorité de le faire.

L'honorable M. BELCOURT: Des salaires?

L'honorable W. B. ROSS: Oui.

L'honorable M. BELCOURT: Payés à même le fonds du revenu consolidé?

L'honorable W. B. ROSS: Nous ne pouvons les augmenter, mais nous pouvons les diminuer, si nous le voulons. Je ne connais pas l'idée de la Chambre sur ce point, mais je veux seulement exprimer publiquement mon opinion à ce sujet—que je trouve ces salaires trop élevés.

L'honorable M. BELCOURT: Considérant le bien qu'ils vont accomplir?

L'honorable M. ROBERTSON: Il ne serait peut-être pas hors de propos de remarquer que le président de la Commission du Commerce reçoit de ce Gouvernement \$5,000 par an au moins qu'il recevait de ses employeurs antérieurs, et que le troisième membre de la Commission du Commerce, récemment nommé, reçoit exactement la même compensation qu'on lui payait dans la position qu'il a quittée.

L'honorable M. BELCOURT: M. Murdoch?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui.

L'honorable M. BELCOURT: Quelle était sa position?

L'honorable M. ROBERTSON: Vice-président de la Fraternité des employés de chemins de fer. En ce qui concerne la compensation de M. O'Connor, je ne sais pas au juste quel changement il y a; mais quant aux deux autres membres, je sais que l'un d'eux reçoit une compensation égale et que l'autre a 50 pour cent de réduction.

L'honorable W. B. ROSS: Je doute fort que cela ait quoi que ce soit à faire dans cette question. La question est: à quels salaires pourrait-on avoir trois hommes aussi compétents que ceux-ci pour remplir ces fonctions?

L'honorable M. WATSON: Je crois qu'en considération des positions que ces hommes occupent, les salaires alloués ne sont pas trop élevés, s'ils font leur travail convenablement. Je pense que le Gouvernement se tromperait grandement en essayant de trouver des hommes à faible rémunération pour un travail aussi important que celui accompli par ces hommes. Le juge Robson est un homme de l'Ouest. Il y a vécu nombre d'années et il a, je pense, la confiance de toute la population de l'Ouest. Je doute qu'on eût pu faire une nomination plus populaire que celle du juge Robson à la position qu'il occupe aujourd'hui. C'est un homme au-dessus de tout soupçon et qu'on ne saurait aucunement blâmer en matières

L'hon. M. ROSS (Middleton).

de commerce. Pour un homme de ce calibre, occupant une position comme celle de chef de la Commission du Commerce, le salaire proposé n'est pas hors de proportion avec la responsabilité du travail. Vous entendez parfois dire, au sujet d'une nomination à quelque position responsable, qu'un homme ne saurait être honnête et remplir une telle position à un salaire de \$2,000 ou \$3,000 par année. Je crois que le Gouvernement devrait choisir les meilleurs hommes disponibles et les payer assez pour les mettre au-dessus de tout soupçon d'être obligés d'ajouter quoi que ce soit à leur salaire pour vivre convenablement.

L'article 1er est adopté.

Article 2. — Pouvoir du Gouverneur en conseil de déterminer le rappel des salaires ci-dessus:

L'honorable M. POWER: Quelle est la clause abrogée?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ceci s'applique simplement aux salaires des commissaires, stipulant qu'ils seront fixés par le Gouverneur en conseil.

L'article 2 est adopté.

Article 3. — Qui devra présider:

L'honorable M. FOWLER: Supposant que le commissaire en chef, qui est un avocat, ne soit pas présent et qu'il aurait nommé pour le remplacer un commissaire qui n'est pas avocat, vous auriez l'opinion d'un profane prédominant dans un point de droit, lors même qu'il y aurait un commissaire-avocat présent. Cet article dit:

L'opinion du commissaire en chef ou du commissaire président, sur toute question soulevée lorsque tel commissaire en chef ou président préside, et qui est dans l'opinion des commissaires une question de droit, devra prévaloir.

C'est-à-dire que, si le commissaire en chef ne peut être présent et qu'il nomme un "laïque" comme commissaire-président en son absence, et si une question de droit surgit, l'opinion du commissaire président, qui pourrait être un laïque, l'emportera sur l'opinion des autres commissaires, qui pourraient être des avocats.

L'honorable M. BOYER: Pourquoi pas? Elle pourrait être aussi bonne.

Quelques SENATEURS: Ecoutez, écoutez!

L'honorable M. BELCOURT: J'ai demandé hier à mon honorable ami (l'honorable sir James Lougheed) si, quand le bill serait devant le comité, il voudrait bien produire des copies des instructions données à cette commission par le Gouvernement. J'aime-

rais les avoir, si mon honorable ami peut les fournir.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je n'ai pas encore pu me les procurer. J'avais l'intention de le faire. Je vais prendre note de ceci et je verrai à ce qu'elles soient produites avant que nous ayons disposé du bill.

L'honorable M. FOWLER: Que dit l'honorable leader du Gouvernement sur l'autre point?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois que c'est une affaire que nous devons laisser au commissaire en chef. S'il s'agit d'une question de droit, il me semble qu'il songerait naturellement à appeler à présider un de ses collègues qui soit avocat.

L'honorable M. FOWLER: Mais il ne serait pas là quand le point de droit est soulevé. Il ne pourrait peut-être pas anticiper qu'une question légale doit surgir.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La question devra rester en suspens jusqu'à ce que le commissaire en chef puisse s'en occuper, d'après ce que j'en pense. Naturellement, il pourrait arriver que les deux autres commissaires ne seraient pas des avocats et que le commissaire en chef en soit un. De fait, je ne connais aucune disposition dans la loi qui dise qu'aucun des commissaires doive nécessairement être avocat.

L'honorable M. BOSTOCK: Je crois que d'après la loi, le commissaire en chef doit être un juge ou un avocat de dix années de pratique.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, tel est le cas. Je vois cette disposition dans le paragraphe 2 de l'article 4.

L'honorable M. FOWLER: Pourquoi ne pas dire que le commissaire en chef décidera les questions de droit? Je ne pense pas que la loi doive dire qu'un profane pourra décider une question de droit et que sa décision sera finale. Sa décision pourrait être bonne, mais ce serait par accident.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je comprends que cela est très souvent la règle adoptée par les cours lorsqu'elles règlent une question de droit.

L'article 3 est adopté.

Les articles 4 et 5 sont adoptés.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est rapporté sans amendement.

Le Sénat s'ajourne à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT.

Jeudi, 9 octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS.

QUESTIONS.

L'honorable M. BOSTOCK attire l'attention du Gouvernement sur la loi 9-10 George V, chapitre 13, intitulée: "Loi constituant en corporation la compagnie du chemin de fer National Canadien et concernant des chemins de fer nationaux canadiens" et il demande:

1. A-t-on complété en vertu de ladite loi l'organisation des chemins de fer Nationaux Canadiens?

2. Continue-t-on l'exploitation, le développement et la construction de ces chemins de fer en vertu des pouvoirs conférés par ladite loi?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED:

1. Non.

2. Oui, quant à certaines lignes autorisées, en tant que ladite loi a prolongé le délai pour la construction.

BILL CONCERNANT LA COMMISSION DU COMMERCE.

TROISIEME LECTURE.

Bill 12, "Loi modifiant la loi concernant la Commission du commerce". — L'honorable sir James Lougheed.

BILL PRIVE.

DEUXIEME LECTURE.

Bill 16, "Loi concernant la North Empire Fire Insurance company". — L'honorable M. Turriff.

BILL CONCERNANT LES GRAINS DU CANADA.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 17, "Loi modifiant la loi des grains du Canada."

Il dit: Honorables messieurs, à la dernière session du Parlement on a adopté une loi modifiant la Loi des grains, stipulant que les surplus aux élévateurs de tête de ligne ne devraient pas dépasser le quart de un pour cent. On a soulevé un doute quant à

l'applicabilité de la loi, savoir, si elle devait s'appliquer à la récolte des céréales de l'année précédente ou à celle de l'année en cours. Le ministre qui a présenté le bill avait distinctement compris, apparemment, qu'elle devait s'appliquer aux surplus de l'année courante. Le but de ce bill est de préciser le fait, afin qu'il n'y ait aucun malentendu possible.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL DE LA MILICE.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 19, "Loi modifiant la Loi de la Milice."

Il dit: Honorables messieurs, la Loi de la Milice pourvoit à la nomination de certains officiers, tels que l'officier général commandant, le chef de l'état-major, le maître général de l'artillerie, l'adjutant-général, le quartier-maître général, et ainsi de suite. On propose de réduire le nombre des positions de l'état-major. On a pratiquement accompli maintenant ce changement. Dans la réorganisation des forces militaires, on propose qu'au lieu d'avoir deux inspecteurs généraux, comme par le passé, il n'y en ait qu'un seul, et qu'il soit l'officier commandant.

L'honorable M. CASGRAIN: Est-ce que ceci aura pour effet de faire disparaître la position du général Lessard? L'honorable sénateur le sait-il?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non; il a été mis à sa retraite il y a quelque temps, si je ne me trompe. Ces changements n'impliquent aucune nouvelle dépense. De fait, je crois que la réduction de l'état-major aura pour résultat de diminuer les dépenses.

L'honorable M. BOYER: Alors nous n'avons pas à nous en occuper.

L'honorable M. BELCOURT: Le bill ne semble pas stipuler ce que dit mon honorable ami (l'hon. sir James Lougheed). Il s'occupe seulement de solde et d'allocations; il n'a pas pour but de réduire le personnel.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il abroge les articles de la Loi de la Milice qui créent les fonctions du genre de celles que j'ai mentionnées. Puis il stipule:

Le Gouverneur en conseil devra fixer la solde et les allocations des officiers de l'état-major

L'hon. Sir. James LOUGHEED.

général, de l'état-major du général en chef et de l'état-major régional, y compris les officiers secondés dans le service public du Canada.

Comme je le comprends, ces officiers ont été secondés pour le service et ils seront compris dans cet amendement.

L'honorable M. BELCOURT: Mais la solde et les allocations des officiers ont toujours été jusqu'ici fixés par le Gouverneur en conseil. Cela est stipulé par le statut, je ne vois pas pourquoi nous présentons cet amendement. Ceci se rapporte simplement à la solde et aux allocations des officiers, non pas au nombre des officiers, aux positions qu'ils occupent, ni à rien de ce genre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il donne au Gouverneur en conseil l'autorité établie par l'article. Supposons que cette autorité ne soit pas actuellement dans le statut. Il faut une autorité quelconque pour fixer leurs émoluments.

L'honorable M. BELCOURT: Mais d'après le statut, l'autorité existe actuellement.

L'honorable M. CASGRAIN: L'autorité était constituée par ces articles que la clause 1 abroge.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous abrogeons ces articles qui réfèrent à cette partie de la question et nous leur substituons l'article 37, tel qu'il appert au bill. C'est là ce que je comprends.

L'honorable M. BELCOURT: Je comprends assez la nécessité d'abroger les articles en vertu desquels le maître de l'artillerie, le chef d'état-major, etc., détiennent leurs fonctions. Mais je ne vois pas la nécessité de dire que la solde et les allocations seront déterminées par le Gouverneur en conseil, parce que la solde et les allocations des officiers qui restent après que vous aurez abrogé ces articles ont été dans le passé déterminées par décret du conseil, et l'autorité à cet effet se trouve dans le statut.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je serai bien aise d'étudier cette question et, lorsque nous siégerons en comité, je serai prêt à donner toutes les explications voulues sur ce point.

L'honorable M. BOSTOCK: Ce bill, comme je le comprends, honorables messieurs, a pour but une certaine réorganisation de la milice.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. BOSSTOCK: J'espère que mon honorable ami pourra nous donner quelque information sur la politique actuelle du Gouvernement au sujet de la milice. Toute l'organisation de la milice a été grandement bouleversée par suite de la guerre. La politique adoptée par le Gouvernement, au début de la guerre, consistant à ignorer l'organisation de la milice telle qu'elle existait, a eu pour effet, je crois, de bouleverser toute l'organisation. La politique que le Gouvernement se propose d'adopter pour réorganiser la milice est une question de grande importance pour le pays, et je crois que ceci aurait été une bonne occasion pour le Gouvernement de nous donner quelques renseignements à ce sujet. Nous avons actuellement, comme je le comprends, en sus de la milice, ce qui reste de l'organisation des bataillons qui faisaient partie du corps expéditionnaire canadien. Il s'agit de savoir si le Gouvernement va débâter ces bataillons levés pour former le corps expéditionnaire canadien, ou s'il va les maintenir et laisser disparaître toute l'organisation de la milice telle qu'elle existait au commencement de la guerre. A la dernière session et à celle-ci, nous avons augmenté la force permanente ainsi que la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Il me semble, que pour maintenir la loi et la paix par tout le pays, la milice n'a pas grande valeur; qu'une force bien organisée, bien commandée et maintenue sur le pied de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, vaudrait mieux pour répondre aux besoins du Gouvernement. Toute cette question est des plus importantes et on devrait l'étudier dès maintenant, parce que tant que nous maintiendrons deux organisations, ce sera une plus forte dépense pour le pays, et nous devrions tenter de réduire les dépenses de toute manière possible. D'après le peu que j'en sache, il me semble qu'une bonne partie de l'argent que nous dépensons actuellement pour la milice pourrait être placée plus avantageusement dans l'entraînement de la génération plus jeune, possiblement en donnant de meilleures facilités d'entraînement dans les écoles par tout le pays, afin que les garçons puissent, en grandissant, être exercés et mis à même d'apprécier la valeur et la nécessité de la discipline. Un tel entraînement contribuerait aussi à leur développer les muscles et à leur enseigner les lois de l'hygiène. Les leçons apprises par les jeunes gens, entre les âges de 18 et 21, ou même avant cette période, leur resteront toute la vie. Un tel entraînement serait d'un grand avanta-

ge au pays et rapporterait plus que nous n'en avons obtenu de l'argent que nous avons dépensé par le passé pour notre milice. Je n'ai pas l'intention de prendre davantage le temps de la Chambre sur ce sujet, mais je suis plutôt désappointé que nous n'ayons pas entendu le Gouvernement nous en dire plus long sur sa politique relative à l'organisation de la milice.

L'honorable M. BRADBURY: Honorables messieurs, j'aimerais à demander à l'honorable leader du Gouvernement s'il a l'intention de perpétuer de quelque façon le corps expéditionnaire canadien — les hommes qui ont organisé des bataillons pour outre-mer et qui ont permis à ce pays d'occuper une haute position aux yeux de l'univers. Si, pour participer à cette guerre, on avait laissé à l'ancienne milice du Canada le soin de lever des troupes, nous n'aurions pas eu 400,000, ou 300,000 ou même 200,000 hommes outre-mer. Les hommes qui ont, de fait, entrepris de lever des bataillons ont dépensé leur propre argent, peut-être des milliers de dollars. En recevront-ils une reconnaissance quelconque — pas même une mention. Je ne sache pas qu'on fasse le moindre effort pour perpétuer le corps expéditionnaire canadien — les hommes qui ont fait le travail. Je ne veux pas chercher noise à la milice, mais tout le monde a dû constater que nombre d'officiers compétents, jeunes et vieux, au lieu de courir au front ou de s'occuper d'organiser des bataillons pour traverser les mers, se sont assurés de bonnes positions à Ottawa et par tout le Canada. Quelques-uns des hommes qui occupent aujourd'hui les plus hautes positions dans la milice, et qui étaient des hommes entraînés quand la guerre a commencé, ne sont pas allés outre-mer ou n'ont pas levé des bataillons pour aller outre-mer. Ce soin a été laissé à des civils, à des hommes qui, comme moi, n'étaient pas des soldats. Il me paraît étrange qu'on ne reconnaisse aucunement ou que le Gouvernement ne tente pas même de reconnaître les services des hommes qui ont fait des sacrifices outre-mer et ceux qui ont levé des bataillons.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je suis de l'avis de l'honorable représentant de Selkirk (l'honorable M. Bradbury), qui a déclaré qu'on devrait reconnaître de quelque manière les services des hommes qui sont allés de l'autre côté. S'il est possible de témoigner cette reconnaissance, pendant que nous sommes à réorganiser notre milice, de façon à aider ce pays à faire honneur à ses obligations, je n'y ai aucune objection. Nous avons ga-

gné la guerre, mais nous avons encore à gagner la paix. Comme nous le savons tous, les nations européennes qui ont été sérieusement engagées dans la guerre, comprennent qu'elles ne sauraient éviter la banqueroute à moins de réduire à la dernière limite leurs entreprises navales et militaires. Quant à nous, non seulement devons-nous réduire nos entreprises militaires et navales, mais nous devons de plus réduire les dépenses dans chaque ministère. J'ai déjà fait dans cette Chambre la déclaration, que personne ne saurait contredire, qu'il nous faudra imposer sur la population de ce pays des taxes au taux de \$200,000,000 par année, en sus de ce que nous payons actuellement. Serons-nous capables de le faire? Si nous ne pouvons le faire sans nous montrer dans une position d'infériorité par rapport aux Etats-Unis, notre pays en souffrira. Si, comme l'a dit hier sir Thomas White, dans le témoignage qu'il a donné devant le comité de Rétablissement, à la Chambre des Communes, nous ne sommes pas riches — et nous le savons tous, d'ailleurs — ne devrions-nous pas adopter l'alternative du retranchement? Bien qu'il soit assez encourageant d'entendre mon honorable ami (l'honorable sir James Lougheed) déclarer que ce petit bill n'augmentera pas les dépenses, mais qu'il doit, au contraire, les réduire, nous devons cependant espérer qu'on introduira les ciseaux encore plus avant; il faudrait opérer radicalement. Je suis convaincu que si nous tournions les rayons X dans tous les coins et recoins de ce pays, comme on l'a fait pour le bureau des Impressions, nous pourrions réduire nos dépenses de \$50,000,000 à \$100,000,000 par année. Quand nous demandons au peuple une taxation supplémentaire s'élevant à \$200,000,000, nous devons justifier notre action par le retranchement.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL CONCERNANT LA GARANTIE POUR LA RECOLTE DU BLE.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 20, "Loi continuant les pouvoirs de la Commission des inspecteurs de grain du Canada afin qu'elle puisse compléter son travail, et pour continuer en vigueur une garantie donnée par le Gouverneur en conseil par rapport à la récolte de 1918."

Il dit: Honorables messieurs, en conséquence d'une loi que nous avons adoptée à

L'hon. M. DANDURAND.

des sessions antérieures, la Commission des inspecteurs de grain du Canada a entrepris d'accomplir certains devoirs. Ces devoirs ne sont pas encore terminés. Le but de ce bill est de prolonger le temps pour la continuation et la complétion des affaires qu'ils ont en mains.

L'honorable M. BOSTOCK: L'honorable leader du Gouvernement sera-t-il en état de nous donner quelque information au sujet de ces arrêtés en Conseil quand nous siégerons en comité?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. BOSTOCK: Ils couvrent une période de deux à trois mois. Il est assez difficile de les trouver.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quels arrêtés en Conseil? Ceux mentionnés dans le bill?

L'honorable M. BOSTOCK: Dans le premier article du bill.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

DIVORCE EASTCOTT.

APPROBATION DU RAPPORT DU COMITE.

L'honorable W. B. ROSS propose:

Que le troisième rapport du comité permanent des divorces, auquel ont été référées la pétition d'Arthur LeRoy Eastcott, ainsi que la preuve prise devant ledit comité, soit approuvé.

L'honorable M. CROSBY: Honorables messieurs, j'ai demandé, mardi dernier, que la prise en considération de ce rapport fût remise, et le président du comité des divorces a consenti volontiers à l'ajourner jusqu'aujourd'hui. On vient justement de distribuer les témoignages imprimés. Ceci est une affaire des plus importantes et il y a le danger que nous accordions un divorce sans lui avoir donné beaucoup de considération. La raison en est, je suppose, que nous avons un excellent comité pour entendre les demandes de divorce. Je dois dire qu'il leur accorde la plus grande attention. Je ne saurais trop louer la manière dont les honorables sénateurs composant ce comité accomplissent leurs devoirs. Cependant ceci est, je crois, un cas où tous les honorables sénateurs feraient bien d'examiner la preuve avant de voter. Je demanderai donc au président du comité de vouloir bien remettre la question à mardi prochain. Demain ferait aussi bien mon affaire, mais il y a

un certain nombre de membres qui partiront peut-être demain pour la fin de la semaine, et afin que la question puisse être discutée par la Chambre au complet, elle devrait être remise à mardi. Je pense qu'il ne serait que justice à rendre à la Chambre si le président du comité voulait bien consentir à cet ajournement, afin de donner aux honorables sénateurs le loisir de lire les témoignages.

L'honorable M. CASGRAIN: Je me joins à mon honorable ami d'Halifax pour demander l'ajournement de cette question, parce que la preuve n'en a été distribuée qu'aujourd'hui et que je n'ai pas eu le temps de la lire. On me dit que ce cas est des plus douteux. Il y a ici des points qu'il faudrait examiner très sérieusement. J'aimerais qu'on remette la question à mardi prochain, si possible.

L'honorable M. POWER: Je ne veux pas me prononcer au sujet de l'adoption de cette mesure, mais je désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait que, si ce rapport est renvoyé à la semaine prochaine, le bill est rejeté.

L'honorable M. CASGRAIN: Pas nécessairement.

L'honorable W. B. ROSS: Honorables messieurs, le comité des divorces, ayant fait rapport à la Chambre, a maintenant complété son travail en cette affaire, et c'est au Sénat à s'en occuper, mais je suis parfaitement à l'ordre quand je dis, au nom du comité, que nous avons été unanimes dans notre rapport. Il n'y a pas eu une voix dissidente. Comme vous le verrez, la preuve est assez volumineuse, mais il ne vous faudra pas grand temps pour la parcourir. Le fait de remettre cette question à mardi prochain aurait pour résultat de rejeter le bill, et cela pourrait causer une injustice au pétitionnaire. Même s'il y avait un peu de doute au sujet du cas du pétitionnaire, le comité qui a entendu la preuve a tout considéré avant de faire son rapport.

L'honorable PRESIDENT: La question est d'approuver ou de désapprouver ce rapport. Ceux qui sont en faveur diront "approuvé".

Quelques honorables SENATEURS: Approuvé.

L'honorable PRESIDENT: Ceux qui ne sont pas en faveur diront "non approuvé".

Quelques honorables SENATEURS: Non approuvé.

L'honorable M. CASGRAIN: Les "oui" et les "non".

Quelques honorables SENATEURS: Non, non.

L'honorable M. CASGRAIN: Je n'insisterai pas davantage, je ne veux pas causer d'embarras à la Chambre; mais je pense réellement que ce rapport devrait être suspendu. On me donne à entendre qu'il y a un doute sérieux sur plusieurs questions se rapportant à cette cause—je pourrais être mal renseigné—et l'on m'a demandé de lire la preuve; mais je viens seulement de la recevoir.

L'honorable M. CROSBY: Si nous approuvons ce rapport et que nous trouvions, après avoir lu la preuve, de bonnes raisons pour rejeter ce bill, pourrions-nous le faire?

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur pourra demander un vote de division de la Chambre sur le bill, quand celui-ci nous sera soumis. On peut toujours voter contre un bill à sa deuxième ou troisième lecture.

Le rapport est approuvé, sur division.

ROUTE DE LA BAIE D'HUDSON.

RAPPORT DU COMITE SPECIAL.

L'honorable M. CASGRAIN (pour l'honorable M. Fowler) propose:

Que le rapport du comité spécial nommé pour s'enquérir au sujet de la navigabilité et des ressources piscicoles du détroit et de la baie d'Hudson, soit approuvé.

L'honorable M. POWER: Honorables messieurs, comme je le comprends, ce rapport recommande que le comité devienne permanent et qu'il soit autorisé à siéger pendant les vacances du Parlement, à examiner des témoins, entendre des opinions et continuer ad infinitum. Ce comité a siégé pendant la dernière session et il a fait beaucoup de travail de plus ou moins d'importance; il a siégé encore cette session, et il ne reste rien de nouveau à découvrir au sujet du détroit et de la baie d'Hudson. Nous en sommes exactement au même point qu'il y a trente jours passés. Je ne vois pas à quoi bon prendre le temps du Parlement et de dépenser des fonds publics à continuer une enquête qui est absolument inutile et peu nécessaire.

L'honorable M. CASGRAIN: Le rapport en dit assez. Certains membres du comité connaissent des gens dans la région de la baie d'Hudson qui, à leur retour, pourraient peut-être donner des témoignages précieux.

Je ne vois pas de mal à approuver le rapport. Les membres du comité n'ont pas l'intention de venir de leurs foyers siéger ici quand le Parlement ne sera pas en session. Le but du comité est d'épargner de l'argent au lieu d'en dépenser.

L'honorable M. FOWLER: Je ne savais pas que cet avis était à l'ordre du jour pour aujourd'hui, et je regrette de n'avoir pas été dans la Chambre quand il a été présenté. Je ne vois pas quelle objection il puisse y avoir à ce rapport.

L'honorable M. DANDURAND: Si l'honorable sénateur veut bien le permettre, je dirai l'objection formulée par l'honorable représentant d'Halifax, à moins que celui-ci ne désire le faire lui-même. L'objection de l'honorable sénateur d'Halifax est que l'action proposée par le comité entraîne une dépense d'argent inutile pendant les vacances.

L'honorable M. FOWLER: L'économie est toujours recommandable, surtout à l'époque actuelle. Je peux assurer l'honorable sénateur d'Halifax que, si ce rapport est approuvé, la dépense additionnelle sera, comparativement parlant, rien du tout. Les dépenses de ce comité ont été et seront faibles si on les compare à l'importance du travail accompli. Quand nous en serons à notre rapport final, le Sénat, je crois, se rendra compte que le comité a fait pour le pays un travail précieux. Notre seul désir est de soumettre un rapport intelligible et qui aura quelque bon effet. On a pris de nombreux témoignages, quelque 250 pages, auxquelles il faudra ajouter environ vingt-cinq ou trente autres pages. Nous n'attendons pas beaucoup d'autres témoignages, mais nous désirons compiler un petit résumé, de vingt-cinq à trente pages, qui contiendra toute la substance des témoignages. Je pense qu'il sera dans le plus grand intérêt du pays de permettre au comité de poursuivre la ligne de conduite qu'il s'était tracée à ce sujet.

Le rapport est approuvé.

BILL DE DIVORCE.

PREMIERE LECTURE.

Bill C, "Loi pour faire droit à Arthur Le Roy Eastcott".—L'honorable M. Blain.

BILL CONCERNANT LA ROYALE GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

PREMIERE LECTURE.

Bill 22, "Loi modifiant la loi concernant la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-
L'hon. M. CASGRAIN.

Ouest".—L'honorable sir James Lougheed.

BILL DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

PREMIERE LECTURE.

Bill 23, "Loi modifiant la loi confirmant deux décrets du Gouverneur général en conseil concernant le réseau du Grand-Tronc-Pacifique".—L'honorable sir James Lougheed.

AJOURNEMENT DU SENAT.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On doit observer lundi prochain, je crois, comme jour de congé parlementaire. Plusieurs honorables sénateurs auxquels j'en ai parlé, m'ont dit qu'il serait désirable d'ajourner, disons, jusqu'à mardi et, vu le peu d'affaires publiques soumises au Sénat, je mets la question devant la Chambre et j'oserais dire qu'à mon avis les affaires publiques ne souffriraient pas sérieusement d'un pareil ajournement.

L'honorable M. POWER: A trois heures, mardi.

L'honorable M. BOYER: Lundi étant le dernier jour d'Actions de grâces avant la proclamation de la prohibition, et comme quelques-uns d'entre nous pourraient se lever mardi la tête grosse—d'avoir bu trop d'eau—les honorables sénateurs voudraient-ils se réunir à 8 heures au lieu de 3. Nous pourrions ainsi revenir tous le sourire aux lèvres.

L'honorable M. WATSON: N'oubliez pas de sourire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami pense-t-il être en état de revenir?

L'honorable M. BOYER: Je m'arrangerai pour m'absenter en même temps que mon honorable ami.

Le Sénat s'ajourne à mardi, le 14 octobre, à 8 heures du soir.

SÉNAT.

Mardi, 14 octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à 8 p.m.

Prières et affaires de routine.

DISTILLERIES ILLICITES EN OPERATION.

INTERPELLATIONS.

L'honorable M. WILSON demande au Gouvernement:

1. Combien de cas de distilleries illicites en opération a-t-on découvert dans chaque province pour les années commençant le 1er avril 1916, au 1er avril 1917; le 1er avril 1917 au 1er avril 1918; le 1er avril 1918 au 1er avril 1919; le 1er avril 1919 jusqu'à date?

2. Combien d'alambics illicites a-t-on saisis dans la même période de temps, année par année, et dans chaque province?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED:

1.

	1916-17.	1917-18.	1918-19.	1919, à date. Du 1er avril
Ontario..	50	129
Québec	13	12	37	24
Nouveau-Brunswick..	1	3
Nouvelle-Ecosse	1	6	17
Ile du Prince-Edouard	2
Manitoba	29	49
Alberta	35	83
Saskatchewan..	1	15	47
Colombie britannique.	18	70
Totaux..	13	14	191	424

2.

Ontario.. . . . .	..	..	24	85
Québec	10	10	34	19
Nouveau-Brunswick.. . . . .	..	..	..	3
Nouvelle-Ecosse .. . . . .	..	1	3	13
Ile du Prince-Edouard .. . . . .	..	..	..	2
Manitoba .. . . . .	..	..	29	42
Alberta .. . . . .	..	..	31	47
Saskatchewan.. . . . .	..	1	14	44
Colombie britannique .. . . . .	..	..	14	61
Totaux..	10	12	149	316

MISE A LA RETRAITE D'EMPLOYES DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

INTERPELLATIONS.

L'honorable M. DENNIS demande au Gouvernement:

1. Quel est le nombre total d'employés de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard auxquels on a accordé un fonds de retraite en vertu des dispositions du chapitre 22, 6-7 Edouard VII, "Loi concernant le fonds de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et l'île du Prince-Edouard", et des lois le modifiant?

2. Combien d'employés participent actuellement à ce fonds de pension?

3. Quelle est la pension moyenne payée aux employés?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED:

1. 1,213.

2. 743.

3. \$32.50 par mois.

BILL DES TERRES FEDERALES.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 15, "Loi modifiant la Loi des terres fédérales".

Il dit: Le but de ce bill est d'incorporer dans la législation certaines dispositions adoptées sous le régime de la Loi des mesures de guerre, au bénéfice des soldats rapatriés. Il s'agit surtout de donner à ceux-ci la priorité d'inscription. Les amendements ne font pas de changement radical à la loi existante, excepté en autant qu'ils reconnaissent les droits de priorité des soldats de retour, tel qu'indiqué.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL MODIFIANT LE CODE CRIMINEL. ARMES A FEU.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 24, "Loi modifiant le Code criminel".

Il dit: Ceci, honorables messieurs, est pour prohiber le port d'armes à feu par des étrangers, excepté en vertu d'un permis accordé par une autorité dûment constituée.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL CONCERNANT LES BREVETS D'INVENTIONS.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: propose la deuxième lecture du bill 25, "Loi modifiant la loi concernant les brevets d'inventions".

Il dit: Sous le régime de la Loi des mesures de guerre on a adopté certains arrêtés en Conseil se rapportant aux droits de personnes en pays ennemis qui auraient des brevets au Canada, et le but du bill est de donner au ministre l'autorité de prolonger en certains cas le délai pour accomplir tout acte prescrit par la Loi des brevets; aussi de dispenser de toute condition qui pourrait être requise par le statut, dans un délai fixé.

L'honorable M. BEIQUE: Honorables messieurs, je crois pouvoir approuver ce bill;

mais je demande à l'honorable leader du Gouvernement si l'on ne devrait pas amender l'article 3. Les droits des personnes manufacturant l'article breveté après que le brevet est périmé, se trouvent protégés en tant que ces personnes sont relevées de l'obligation de payer des droits régaliens au cédant; mais le commissaire des brevets doit déterminer si ces manufacturiers pourront continuer à fabriquer, et s'ils le peuvent, à quelles conditions. Je pense que ces manufacturiers ont un droit acquis. Quand le brevet est périmé, il devient la propriété du public, et il me semble que ce serait une injustice à leur faire, si le commissaire des brevets avait alors le droit de les empêcher d'en continuer la fabrication. Je pense que ce serait intervenir dans des droits acquis.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je n'ai parcouru le bill que superficiellement; mais je suis sous l'impression que l'article 3 contient une disposition protégeant tous les droits qu'ils auraient pu acquérir pendant l'intervalle.

L'honorable M. BEIQUE: Mais on laisse au jugement du commissaire des brevets de décider si s'est un droit absolu qui a été acquis.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je me ferai un plaisir d'attirer sur ce point l'attention du ministère avant que nous étudions le bill en comité.

L'honorable M. DANDURAND: Dois-je comprendre que ce bill vise seulement le cas de gens qui ont manqué de remplir les conditions, ou leurs obligations en vertu de la loi?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pendant la guerre certains droits ont été suspendus en vertu d'arrêtés rendus sous le régime de la Loi des mesures de guerre, et ceci a pour but de suppléer à l'interruption causée par la guerre. Quant à préciser sa portée, je ne saurais le faire pour l'instant. Nous pourrions prendre en considération cette question lorsque nous siégerons en comité.

L'honorable M. DANDURAND: Je suis porté à croire qu'en ces dernières années on a été généralement en faveur, au Sénat, de laisser ce droit au commissaire dans tous les cas où un brevet a été périmé et que cela justifiait le dépôt de ce bill. On a souvent exprimé l'opinion que le commissaire devrait avoir le droit d'accorder une extension de temps, ou d'accepter l'argent du concessionnaire, lorsque, pour quelque

L'hon. M. BEIQUE.

raison valable, il avait négligé de payer ses droits. Chaque année, des démarches sont faites au Parlement pour l'engager à intervenir dans certains cas où les honoraires n'ont pas été payés à temps, et ces demandes sont ordinairement accordées sur la représentation que le retard n'était pas imputable au pétitionnaire; mais plutôt à son agent. Je crois qu'une majorité de cette Chambre, en tout cas, a été d'avis que cette question devrait être laissée à la discrétion du commissaire.

L'honorable M. DAVID: Je crois devoir ajouter, à l'appui des vues exprimées par l'honorable sénateur de De Lorimier (l'hon. M. Dandurand), qu'il y a deux ans, M. O'Halloran, le fonctionnaire en chef du département des brevets, a admis devant le comité qu'on devrait modifier la loi tel que suggéré par l'honorable sénateur.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Tel est le but du bill.

L'honorable M. DANDURAND: Mais seulement en tant que le concessionnaire a été incapable de remplir ses obligations, "à cause de service actif ou d'absence forcée du pays, ou de toute autre circonstance provenant d'un état de guerre, qui dans l'opinion du ministre justifierait une telle extension. Je n'ai pas lu tout le bill; mais il me semble, d'après les explications de l'honorable sénateur et d'après la clause A, que le bill n'autorise pas le commissaire, en général, à prolonger le délai quand on donne une raison valable pour une extension.

L'honorable M. BOSTOCK: Je ne vois dans cette loi aucune limitation du temps durant lequel elle sera applicable. Comme je le comprends, elle est censée s'appliquer à des cas qui se seraient produits entre le 4 août 1914, et la signature de la paix; mais il n'y a dans la loi aucune disposition pour mettre fin à son opération.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La loi des brevets stipulerait cela.

L'honorable M. BOSTOCK: Cela ne s'appliquerait pas aux cas qui se sont produits, parce que le porteur du brevet se trouvait au front ou incapable de quelque autre manière de s'occuper de son brevet.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si le brevet est périmé dans l'intervalle, par suite de l'inobservation des dispositions du statut, elle permettrait la remise en vigueur du brevet; mais je présume qu'elle ne prolongerait pas la durée du brevet au

delà de la période stipulée pour l'existence du brevet. Est-ce à cela que réfère mon honorable ami?

L'honorable M. BOSTOCK: Oui.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne pense pas qu'elle soit projetée dans ce sens.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL CONCERNANT LES GRAINS DU CANADA.

ETUDIE EN COMITE ET RAPPORTE.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité sur le bill 17, "loi pour amender la loi des grains du Canada. L'honorable M. McMeans au fauteuil.

Article 1—effet des dispositions concernant la vente du surplus du grain remise, etc

L'honorable M. WATSON: L'honorable sénateur voudra-t-il donner des explications?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Comme je l'ai expliqué lors de la deuxième lecture du bill, ceci a pour but de déclarer clairement que la loi est applicable seulement après l'année agricole finissant le 31 août 1919.

L'article est adopté.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est rapporté sans amendement.

BILL DE LA MILICE.

ETUDIE EN COMITE ET RAPPORTE.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité sur le bill 19, "loi modifiant la Loi de la Milice."—L'honorable M. McSweeney, au fauteuil.

Article 1.—(Les articles se rapportant au rang et à la solde, etc., abrogés):

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami voudra-t-il expliquer exactement quels changements nous faisons subir à l'ancienne loi?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On propose de faire disparaître certains officiers de l'état-major et de réorganiser l'état-major, opérant par là une réduction dans les dépenses. On propose de se dispenser du chef de l'état-major, de l'officier général

commandant, du maître de l'artillerie et des deux inspecteurs généraux.

L'honorable M. DANIEL: Je crois qu'il fait plus que cela, parce que, dans la loi, les salaires de ces officiers sont mentionnés, tandis que le bill met la rémunération complètement entre les mains du Gouverneur en conseil.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: A propos de la Loi de la Milice il y a ceci de singulier, c'est qu'elle contient une disposition statutaire fixant les salaires de certains officiers; puis, dans l'article 37 de la loi, il est stipulé:

La solde et les allocations des officiers de l'état-major général, de l'état-major du général en chef et de l'état-major de district, non stipulées par cette loi, seront fixées par le Gouverneur en conseil.

Les salaires de ceux qui ne sont pas mentionnés spécifiquement sont fixés par décret du Conseil. Dans le bill il est stipulé que le Gouverneur en conseil fixera tous les salaires.

L'honorable M. BOSTOCK: Je ne comprends pas exactement que nous supprimions l'officier général commandant. Il y aura encore un officier général commandant dans la milice.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non. La charge d'inspecteur général remplacera pratiquement celle de chef d'état-major et aussi celle d'officier général commandant.

L'honorable M. BOSTOCK: Nous n'abrogeons pas la première partie de l'article 29 de la loi, qui dit:

On pourra nommer un officier appelé l'officier général commandant qui devra occuper un rang non inférieur à celui de colonel dans la milice ou dans l'armée régulière de Sa Majesté.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ceci autoriserait la nomination d'un tel officier, bien qu'on n'ait pas l'intention de le faire.

L'honorable M. BOSTOCK: Ainsi, nous ne faisons pas disparaître l'officier général commandant. Nous ne faisons que changer la loi afin qu'il n'ait pas nécessairement le grade de major-général.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non.

L'honorable M. BOSTOCK: Et nous conservons l'inspecteur général.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. DANIEL: Je crois qu'il est très anormal que la milice du Canada soit sans chef. C'est ce que ceci veut dire et c'a été pratiquement la position de la milice durant toute la guerre. J'ai essayé maintes et maintes fois de savoir qui commandait la milice, sans jamais réussir. D'après cette loi, nous aurons encore une milice sans aucun officier commandant; il n'y aura personne de responsable. Je présume que le ministère de la Milice a de bonnes raisons pour cela; mais je ne pense pas qu'on ait jamais expliqué au peuple pourquoi les forces militaires du Canada ne devraient pas avoir un chef. A l'heure actuelle, personne ne saurait mettre la main sur un officier particulier et dire: "Voici l'officier commandant de la milice".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois que mon honorable ami se fait illusion. Le général Currie a été nommé inspecteur général pour tout le Canada, et il absorbera toutes les fonctions du chef de l'état-major général. Il est maintenant à préparer, pour la réorganisation de la milice, un rapport qui nécessitera, je crois, une législation sous peu — non pas pendant la présente session, mais tout probablement pendant la prochaine session du Parlement. Mon honorable ami comprendra facilement que le désordre qui s'est produit pendant la guerre a donné lieu à des investigations; et je ne doute pas que la connaissance et l'expérience que nos forces ont acquises de l'autre côté permettrait de préparer pour la réorganisation de la milice au Canada un plan qui donnera pleine satisfaction à la population.

L'honorable M. DANIEL: Pourquoi appellera-t-on cet officier inspecteur général au lieu d'officier général commandant?

L'honorable M. CASGRAIN: Je comprends que le général Currie n'a pas encore été nommé. Je suppose que c'est parce que la présente législation est nécessaire avant qu'on puisse le faire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pas nécessairement. La charge d'inspecteur général existait de fait — il y avait deux inspecteurs généraux. Je comprends que ces deux fonctions ont été pratiquement fondues en une seule, et que le général Currie a été nommé à la charge d'inspecteur général.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous avons adopté cette année une loi en vertu de laquelle nous devons avoir 5,000 hommes de troupes régulières au Canada — dans le temps j'ai suggéré de porter ce chiffre à 10,-

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

000. Est-ce que cet inspecteur général sera aussi le commandant de la force permanente, ou bien le commandant seulement des volontaires, de la milice, de ceux qui vont camper et jouer au soldat, mais dont bon nombre, nous le savons, n'ont pas offert leurs services pendant la guerre? Je ne parle pas des colonels honoraires — ceux-là ne sont pas supposés se battre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce que mon honorable ami appelle la force permanente fait partie de la milice du Canada.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami peut-il dire si l'on a considéré la question de solde et d'allocations? Seront-elles augmentées?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je comprends qu'elles seront matériellement augmentées, mais je ne saurais donner pour le moment aucune information précise.

L'honorable M. DANDURAND: Ma seule objection au bill est que certains salaires, payés antérieurement, d'après une loi établie, seront maintenant fixés par arrêté du Conseil. C'est une appropriation par l'exécutif des pouvoirs du Parlement — une politique qui va, je pense, à l'encontre des institutions démocratiques.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La détermination de salaires par statut est tellement rigide qu'elle ne permet pas d'adapter les conditions aux circonstances qui pourraient surgir; mais mon honorable ami comprendra facilement que, nonobstant cela, les salaires devront nécessairement être votés par le Parlement; en conséquence, si le Parlement n'est pas satisfait des salaires fixés, il n'aura qu'à refuser de voter les crédits.

L'article 1er est adopté.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est rapporté sans amendement.

BILL CONCERNANT LA GARANTIE RELATIVE A LA RECOLTE DU BLE.

ETUDIE EN COMITE.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité sur le bill 20, "Loi pour continuer en vigueur les pouvoirs de la Commission des inspecteurs de grain du Canada afin qu'elle puisse compléter son travail, et pour continuer en vigueur une garantie donnée par le Gouverneur en conseil par rapport à la récolte de blé de 1919". L'honorable M. Murphy au fauteuil.

Article 1er. — Pouvoirs de la Commission continués afin qu'elle puisse compléter son travail.

L'honorable M. BOSTOCK: J'ai demandé à mon honorable ami s'il pourrait nous laisser voir les décrets du Conseil mentionnés dans cet article. Je pense que nous devrions connaître quelque chose de leur contenu. Je suppose qu'ils accordent certains pouvoirs à la commission.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'autorité de la commission a apparemment expiré le 15 août. Il est nécessaire de terminer les affaires de la commission, et le but est de continuer ses pouvoirs jusqu'à ce qu'elle ait complété le travail qu'elle a entrepris. Il ne donne pas de nouveaux pouvoirs.

L'honorable M. DANDURAND: Est-ce que ces décrets sont imprimés?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne saurais le dire. Je prendrai des informations demain et je les déposerai avant la troisième lecture du bill.

L'honorable M. BOSTOCK: Nous paraissions continuer cette discussion sans savoir au juste où nous en sommes, tant que nous n'aurons pu lire ces arrêtés du Conseil.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Comme le remarquera mon honorable ami, il ne s'agit ici que de permettre à la commission de continuer ses affaires. Le bill ne donne à la commission aucun pouvoir additionnel et il n'autorise l'exercice des pouvoirs dont elle est investie qu'en tant qu'elle pourra les exercer pour terminer le travail qu'elle a entrepris. Cependant, si mon honorable ami le désire, je vais lever la séance du comité et faire rapport à la Chambre.

L'honorable M. BOSTOCK: Je crois qu'on devrait en agir ainsi.

La discussion est ajournée.

DIVORCE EASTCOTT.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. BRADBURY (pour l'honorable M. Blain) propose la deuxième lecture du bill C, "Loi pour faire droit à Arthur LeRoy Eastcott".

L'honorable A. B. CROSBY: Honorables messieurs, j'ai demandé que le rapport du comité fût ajourné afin de donner aux membres de la Chambre une occasion de lire la preuve en cette cause. Ceci ayant été fait et comme j'ai pu lire moi-même les témoi-

gnages, je suis convaincu que j'avais raison de demander l'ajournement afin de permettre aux membres de mieux connaître la cause.

Je n'ai pas l'intention de discuter la preuve en détail, mais je désire déclarer distinctement que le pétitionnaire allègue ici un acte qui n'est aucunement établi par la preuve. J'ai examiné avec beaucoup de soin la preuve, tant du pétitionnaire que de la défenderesse. Le pétitionnaire ne produit pas la moindre preuve pour étayer son action, si ce n'est qu'il déclare que sa femme lui a fait un aveu; mais elle nie ceci de façon absolue.

On est sous l'impression que je suis opposé à ce divorce, simplement à cause de ma religion. Tel n'est pas le cas. Comme tout autre membre de cette Chambre, j'ai prêté serment de remplir ici mon devoir et j'ai l'intention de le remplir consciencieusement et selon mon meilleur jugement. Je crois, honorables messieurs, que nous devrions être excessivement prudents dans des cas de ce genre. Si nous accordions un divorce dans chaque cas où, par certaine mésaventure, quelqu'un aurait embrassé la femme d'un autre, nous aurions bientôt un état de choses assez étrange en ce pays; et, comme dans cette cause, il n'y a de preuve de rien de plus grave que cela, je ne crois pas que le divorce doive être accordé.

Je tiens à dire, au sujet du comité des divorces, que j'ai assisté à ses séances en nombre d'occasions; j'ai lu la preuve dans presque toutes les causes et je crois que nous avons un comité aussi compétent qu'il est possible de l'être. Mais il y a des temps où les meilleurs hommes s'égarent.

Quelques honorables SENATEURS: Oh, oh!

L'honorable M. CROSBY: Et, comme je dois m'occuper de l'homme en cette cause, je veux dire qu'il pourrait bien être un de ces hommes. Il n'y a presque jamais de cas où c'est la femme qui s'égare; mais si, par hasard, une femme succombe, tout le monde semble se tourner contre elle. Il arrive fréquemment que des hommes se conduisent dans le monde comme il leur plaît, qu'ils se comportent mal, ici, là et partout; et cependant on semble croire qu'ils ont parfaitement le droit de faire tout ce qu'ils veulent, où ils le veulent et quand ils le veulent; mais la pauvre malheureuse à qui il arrive de faire une chose que les gens croient qu'elle ne devrait pas faire, est condamnée à jamais.

Si vous avez lu la preuve en cette cause, honorables messieurs, vous avez dû consta-

ter que tout homme que cette femme a rencontré était un ami personnel et intime de son mari.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est généralement le cas.

L'honorable M. CROSBY: J'espère que mon honorable ami n'en a pas fait l'expérience. Dans cette cause, M. Harrison était un ami de cœur du pétitionnaire. M. Harrison est mort, et le pétitionnaire crut devoir se faire un autre ami. Il en trouva un qu'il introduisit dans son foyer, et ils s'en donnaient à cœur joie tous les soirs à faire ensemble la partie de cartes. Et cet ami alla jusqu'au point, comme on le voit dans la preuve, de dire à la femme du requérant: "Voici \$30 de mon gain." Il met les \$30 sur le manteau de la cheminée, et le mari en est tellement enchanté qu'il y ajoute \$10 de son argent. Il contribua \$10 seulement, tandis que l'autre en fournissait trois fois autant, et il dit: "Achetez-vous un cadeau de \$40." Evidemment, un peu plus tard, comme il descendait à la cave—où il avait affaire et où il aurait dû rester,—il aperçut cet homme dans la cuisine, en train d'embrasser sa femme.

L'honorable M. CASGRAIN: Pour \$30?

L'honorable M. CROSBY: Il voit Cockburn embrasser sa femme. Il ne s'en plaint pas, il n'en dit pas un mot. Il ne dit pas à sa femme. "Tu as mal fait", ou bien, "C'est là une chose que tu ne devrais pas faire; bien qu'il soit un de mes amis intimes, je ne veux pas que tu te laisses ainsi embrasser". Le mari lui-même donne à entendre qu'il ne lui a pas fait voir qu'il était mécontent. Le fait ne se serait jamais répété; et il n'y a aucune preuve qu'il se soit répété, excepté une autre fois.

Comme je l'ai dit, la femme, dans son témoignage, nie absolument l'offense sur laquelle le mari base sa demande. D'un autre côté, après avoir mis des détectives à surveiller cette petite femme, pendant deux ou trois mois, après avoir installé un téléphone et pris tous les moyens pour essayer de la surprendre à mal faire, il ne peut y réussir. Il demande à des amis de tâcher de lui procurer la preuve qu'il désire obtenir. Il ne peut avoir cette preuve. Et après qu'il en est venu à la conclusion que sa femme s'est mal conduite, son ami Cockburn vient lui dire: "Comment, mon cher ami, tu ne crois pas qu'il y ait anguille sous roche? Je suis un bon et honnête garçon. Tu ne croirais pas que j'aie fait quoi que ce soit de mal?" Le pétition-

L'hon. M. CROSBY.

naire dit que, jusqu'au 15 mars, il a été très inquiet et très énervé; mais le 15 mars, dit-il, il s'est senti soulagé—pourquoi? Parce que Cockburn lui a parlé. Un peu plus tard—Eastcott se fait une idée—bien qu'il n'ait pas obtenu d'autre preuve—et il en vient à la conclusion qu'il doit se débarrasser de sa femme. Après en être venu à cette conclusion, il fait semblant de partir pour Ottawa. Il prend le train; mais il descend de l'autre côté et s'en retourne chez lui, afin de guetter sa femme. Il l'épie durant deux ou trois heures. Par hasard, M. Cockburn est là. Il ne voit rien de plus qu'un baiser ordinaire.

Quelques SENATEURS: Oh, oh!

L'honorable M. CROSBY: Mes honorables amis ont lu les dépositions. Quelques-uns d'entre eux peuvent le considérer comme un baiser extraordinaire. Je considère que c'est seulement un baiser ordinaire, parce qu'il n'a pas excité cet homme pour la peine; il ne s'en est pas fait du mauvais sang; il a, durant deux heures, regardé faire sa propre femme et cet ami intime qu'il avait introduit dans sa famille. Il est resté là à les surveiller et ne les a interrompus que vers onze heures et quart. Il est alors entré et il a fait la causette avec eux. Plus tard, il est descendu à Ottawa par le train de 1 heure et 48. Il est resté à Ottawa jusqu'au lendemain; il est revenu le mardi; il a rencontré sa femme, l'a conduite à la bibliothèque et a causé avec elle. Il causait toujours avec elle. Je ne sais s'il a agi comme M. Cockburn l'aurait fait—s'il l'a embrassée ou non. Mais il est prouvé qu'il l'a bel et bien embrassée plus tard. Il a parlé à sa femme et il s'est retiré avec elle cette nuit-là. Il s'est encore retiré avec elle mercredi soir, jeudi soir et vendredi soir, et sa belle-mère a eu de la peine à les faire sortir du lit samedi matin, à temps pour prendre le train, tant ils étaient entrelacés dans les bras l'un de l'autre. C'est à peine s'il a pu se lever à temps pour ne pas manquer le train. Il n'a nié ce fait d'aucune façon.

Il dit qu'elle lui a avoué l'acte même sur lequel il base sa pétition. Il déclare aussi que, dans les lettres qu'elle lui a écrites de Winnipeg, elle a insinué le fait sur lequel il établit sa demande. Mais je demande à tout honorable sénateur qui a lu cette lettre, qui fait partie de la preuve, s'il peut y voir autre chose que la preuve du repentir de la femme. Mon honorable ami me dit de la lire ici; mais il y a une foule de choses que je ne veux pas lire. Je crois que je ne fais pas mal, et je ne veux pas lire les

témoignages, ni retenir la Chambre, parce que vous avez tous lu la preuve. J'attire votre attention sur cette lettre, et je ne pense pas que vous puissiez y trouver autre chose qu'une demande sincère de revenir à ce mari qui l'a aimée en retour et qu'elle aime encore. Elle désire revenir, parce qu'elle ne peut être heureuse qu'avec lui. Il n'y a aucun indice que, pendant son séjour à Winnipeg, elle ait fréquenté qui que ce soit. Et il n'y a aucune preuve qu'elle ait rencontré d'autres hommes que ceux introduits dans son foyer par son mari, et qui étaient des amis particuliers, discrets et intimes.

Mais quelqu'un dit: " Oh bien! il nie certaines choses." Ceci est dans la preuve. Ce qu'il ne nie pas, c'est qu'il a couché avec elle ces quatre nuits mentionnées. Si vous voulez avoir une meilleure preuve que cela, vous verrez qu'à la gare il lui a mis les bras autour du cou et l'a embrassée, et qu'elle a failli manquer le train à cause de cela. Si quelqu'un—sa belle-mère ou une autre personne—n'était pas intervenu pour la mettre à bord, il l'aurait gardée et elle n'aurait pas pris ce train. Tout homme de loi sait que cela pardonne toute offense qu'elle aurait eu l'indiscrétion de commettre.

En conséquence, honorables messieurs, si vous désirez régler cette question avec justice et conscience, je ne vois pas comment vous pouvez accorder ce divorce maintenant, sur la preuve que nous avons entre les mains. Naturellement, les hommes de loi diffèrent tellement qu'il est parfois difficile d'obtenir une décision judiciaire; mais, en ma qualité de profane, j'ai toujours compris que certaines choses doivent être clairement et précisément prouvées avant que le Sénat du Canada accorde un divorce, et je dis qu'en cette circonstance, ces choses n'ont pas été prouvées, et que, d'après la preuve—car c'est d'après la preuve que je parle—il n'y a aucune bonne raison pour accorder ce divorce. Comme je l'ai déjà dit, le pétitionnaire base son allégation sur ce que sa femme lui a dit, et sa femme jure positivement qu'il n'est pas vrai qu'elle ait jamais fait l'aveu qu'il lui attribue.

Toutes les allégations qu'il fait contre cette femme nous guident jusqu'à un certain point, et la dernière preuve que nous avons nous le montre se réconciliant avec sa femme—couchant avec sa femme et continuant à coucher avec elle pendant quatre nuit, juste avant son départ, et l'effort qu'on a dû faire pour les séparer afin qu'elle pût

prendre le train. Tout ceci me démontre clairement que le Sénat n'a entre les mains aucune preuve qui le justifierait d'accorder ce divorce. C'est là ma raison pour prendre l'attitude que je prends. Je prétends que, de toutes les questions dont on s'occupe dans n'importe quel pays, il n'en est aucune plus importante pour les intérêts du pays que la protection du foyer. La sainteté du foyer est la grande base de la prospérité nationale. Nous devons protéger le foyer à tout prix et nous, membres du Sénat, devons considérer sérieusement, quand nous accordons un divorce, qu'il y ait toute la preuve voulue pour le justifier et qu'il ne manque rien pour nous assurer que le divorce doit être accordé. Rappelez-vous, comme je l'ai déjà dit—vous me pardonnerez si je le répète si souvent—que la pétition est basée sur la prétendue confession de la femme. Quand un meurtre est commis et que quelqu'un est accusé du crime, il doit y avoir un enchaînement de preuve suffisant pour le condamner. Si une personne s'était fait voler \$1,000, vous pourriez former un enchaînement de preuve pour établir que quelqu'un les a volés, parce que vous savez que le vol a été commis. Ou si un homme est entré dans un magasin, y commettant un vol avec effraction et que quelqu'un ait été arrêté, vous pourriez le faire condamner par un enchaînement de preuves déduites des circonstances. Mais dans ce cas-ci, rien n'a été perdu, autant que nous le sachions et que la preuve le démontre. Pourquoi condamnerions-nous qui que ce soit sur des preuves déduites des circonstances quand rien n'a été enlevé de personne et que la preuve ne démontre pas qu'il y ait eu quelque chose de perdu?

Voilà comment m'apparaît la preuve, honorables messieurs, et je suis certain qu'elle doit paraître ainsi à quiconque a lu les témoignages.

Il est un autre point dans cette affaire. Il y a eu quelque sollicitation, et je crois que ceci est injuste. Il s'est trouvé des gens assez bons pour dire: Eh quoi, cet homme est très comme il faut, un chic type et ce serait trop malheureux de ne pas lui accorder un divorce. Je trouve cela très injuste et déraisonnable. Bien que j'aie toujours été porté à approuver le comité de cette Chambre quand il soumet un rapport unanime, comme on semble l'avoir fait en ce cas-ci, je pense, cependant, que, vu que ce comité a eu à étudier un très grand nombre de cas de divorce et que cette session devait être courte, il a peut-être voulu s'en débarrasser vivement.

L'honorable M. BRADBURY: L'honorable sénateur donne-t-il à entendre que les membres du comité ont été approchés?

L'honorable M. CROSBY: Ce n'est pas cela. Mais j'ai dit que je pensais qu'il y avait eu de la sollicitation dans cette cause, dans le Sénat. Je pourrais avoir tort, et j'espère avoir tort, en disant cela. Mais je tiens à dire ceci, que le Sénat devrait décider ce cas d'après la preuve qui nous est soumise et, à mon avis, la preuve ne nous donne pas de justification raisonnable pour accorder un divorce à M. Eascott.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur fait-il une motion à cet effet?

L'honorable M. CROSBY: Je propose, appuyé par l'honorable sénateur Stratford, que ce bill ne soit pas maintenant lu une deuxième fois, mais qu'il soit renvoyé à six mois.

L'amendement proposé par l'honorable M. Crosby est rejeté par la division suivante:

POUR:

Honorables messieurs

Béique,
Casgrain,
Cloran,
Crosby,
McHugh,

Planta,
Power,
Roche,
Stratford.—9.

CONTRE:

Honorables messieurs

Barnard,
Bostock,
Bradbury,
Daniel,
Dennis,
Foster,
Gordon,
Harmer,
Laird,
Lougheed, sir James,
McMeans,
Michener,
Milne,

Mulholland,
Pringle,
Prowse,
Robertson,
Ross (Middleton),
Sharpe,
Tanner,
Taylor
(New-Westminster),
Thorne,
Todd,
Watson,
Webster.—25.

L'honorable M. CASGRAIN: J'attire l'attention de la Chambre sur le fait que l'honorable représentant de Tignish (l'hon. M. Murphy) est à son siège et qu'il n'a pas voté.

L'honorable M. MURPHY: La même chose s'est déjà présentée en plusieurs occasions et l'on n'a pas réclamé. Je demande d'être excusé pour des raisons de conscience.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

L'hon. M. CROSBY.

BILL CONCERNANT LA ROYALE GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 22, "loi modifiant la loi concernant la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest."

Il dit: Honorables messieurs, ce bill a pour but l'amalgamation de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest et de la police fédérale. Il est proposé que ce corps devienne une organisation fédérale. Le quartier général de la force sera transporté en toute probabilité dans la capitale; mais une disposition veut que ceci soit déterminé par le Gouverneur en conseil.

Le bill contient aussi une disposition à l'effet d'absorber des membres de la police fédérale qui désireraient faire partie de la nouvelle organisation; il n'y aura ainsi aucune injustice à l'égard d'aucun membre de la présente force de la police du Dominion.

Il y a une autre disposition permettant aux membres de la police fédérale qui ont fait partie de ce corps, durant cinq années ou plus, de bénéficier du système de pensions établi par la loi concernant la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

Les honorables messieurs m'approuveront, je crois, quand je dis qu'une fusion de ces deux corps est dans l'intérêt public. Généralement parlant, ils ont les mêmes fonctions à remplir—c'est-à-dire, faire respecter les lois fédérales par tout le Dominion. On croit que la fusion des deux corps rendra les services de l'un et de l'autre plus efficaces et donnera de meilleurs résultats que si les deux corps continuaient leur travail séparément, comme par le passé.

L'honorable M. POWER: Sous quel ministère la force sera-t-elle placée?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le bill actuel ne contient aucune disposition à cet effet. Dans le moment, la police montée est sous la direction du président du Conseil privé et la police fédérale sous le contrôle du ministère de la Justice. A l'heure présente, je ne saurais dire avec autorité sous quel ministère ils seront placés à l'avenir.

L'honorable M. BRADBURY: L'honorable sénateur a-t-il dit que la police fédérale tomberait sous le régime de la loi concernant les pensions de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai dit qu'il y avait une disposition permettant aux membres de la police fédérale ayant fait plus de cinq années de service, qui désirent faire partie de la nouvelle organisation, de bénéficier des dispositions concernant les pensions qui se trouvent dans la loi de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

L'honorable M. BRADBURY: Ceci s'appliquerait aux membres les plus âgés. Dans la réorganisation de la police fédérale, il est probable qu'un certain nombre des plus anciens membres se retireront. Est-ce que ceux-ci y participeraient?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, s'ils ont servi plus de cinq ans.

L'honorable M. BRADBURY: Leur pension couvrirait-elle tout le temps qu'ils ont servi?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne saurais donner tous ces détails.

L'honorable M. BRADBURY: Je pose cette question parce qu'on m'a prié de le faire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quand nous nous formerons en comité sur le bill, je pourrai donner plus de renseignements.

L'honorable M. BOSTOCK: L'honorable sénateur a déclaré, si j'ai bien compris, que le commissaire de la police serait transféré à Ottawa; mais je ne comprends pas que le corps municipal de la force doive être transféré dans l'Est, parce qu'une bonne partie de son travail est limitée à l'Ouest.

On a déjà demandé sous quel ministre l'organisation serait placée. A mon avis, le fonctionnement de ce nouveau système, pour la création duquel le Gouvernement mérite des félicitations donnerait plus de satisfaction si la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest était sous la direction du président du Conseil plutôt que sous celle du ministère de la Justice. Je comprends que, jusqu'à date, une partie considérable du travail de la police fédérale a été faite par des fonctionnaires d'autres ministères. Je suis informé que, jusqu'ici, des fonctionnaires du ministère de l'Immigration ont fait une bonne partie du travail de la police fédérale en différentes circonstances; mais je suppose que, par cet arrangement, ceci sera changé jusqu'à un certain point.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai oublié de dire que le corps principal de la police sera probablement maintenu à

l'ouest du lac Supérieur et qu'il accomplira en grande partie, sinon complètement, les fonctions auxquelles il a été accoutumé. Tout le corps ne sera pas nécessairement monté. Il y aura, naturellement, une division montée de la police, comme celle qui est aujourd'hui engagée dans le travail de l'Ouest. Il n'y aura qu'un seul corps, et le travail actuellement accompli par la police fédérale se continuera sans interruption.

L'honorable M. CASGRAIN: Je suppose que si l'on en avait réellement besoin dans l'Est, en cas d'émeute ou autre chose semblable, ce corps pourrait prêter main-forte?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, ce sera une force mobile.

L'honorable M. BRADBURY: Je ne suppose pas qu'elle porte d'uniforme de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, pas nécessairement.

L'honorable M. BRADBURY: J'espère qu'on fera de cette nouvelle force un des meilleurs corps de police du Canada; elle devrait être, de plus, un des meilleurs corps militaires du pays, sur le plan de l'ancien corps constabulaire irlandais, reconnu le meilleur du genre dans les trois royaumes. Depuis assez longtemps déjà, j'ai remarqué que la police fédérale n'a pas été à la hauteur qu'on était en droit d'attendre. Elle devrait être un corps de première classe, composé d'hommes entraînés, et j'espère que cette réorganisation aura ce résultat.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 23, "Loi modifiant la loi confirmant deux décrets du Gouverneur général en conseil concernant le réseau du Grand-Tronc-Pacifique".

Il dit: Honorables messieurs, à la dernière session, nous avons adopté une loi concernant le système des élevateurs de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Le Parlement a omis alors le mot "terminal" dans la loi que je viens de mentionner. Le but de ce bill est de rectifier cette erreur, et d'insérer le mot "terminal" où il devrait être.

L'honorable M. ROCHE: Comme l'arrangement du Grand-Tronc est maintenant à

l'ordre du jour dans l'autre Chambre, ne serait-il pas convenable de différer une législation de ce genre jusqu'à ce que toute la question soit prise en considération? Nous sommes à discuter cette question pièce à pièce, et il me semble qu'il serait bon de remettre l'affaire jusqu'à ce que la proposition principale nous soit soumise.

L'honorable M. CASGRAIN; L'honorable leader du Gouvernement voudrait-il nous dire ce que sont ces deux décrets du conseil? Ont-ils rapport à la nomination d'un séquestre?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oh non! Ce bill se rapporte aux éleveurs terminaux. Le mot "terminal" a été omis dans la loi. Cela ne coûtera rien au pays de l'y inscrire.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

Le Sénat s'ajourne à demain à 3 heures p.m.

SÉNAT.

Mercredi, 15 octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat s'est réuni à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires courantes.

SANCTION ROYALE.

Son honneur le Président lit un communiqué du secrétaire du Gouverneur général, annonçant que le très honorable juge en chef du Canada, agissant comme suppléant de S. E. le Gouverneur général, viendra au Sénat cet après-midi, à quatre heures et demie, pour donner la sanction royale à certains bills.

POLITIQUE DE CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

INTERPELLATION ET DISCUSSION.

L'honorable M. POWER prend la parole sur l'avis ci-dessous:

L'honorable M. Power appelle l'attention du Gouvernement sur ce qui fait défaut dans la politique suivie à l'égard des chemins de fer en existence, et il lui demande s'il se propose de remédier à cet état de choses.

Il dit: honorables messieurs, je crois opportun de dire dès maintenant quelques mots sur la coutume. Nous avons au Sénat une pratique empruntée à la Chambre

L'hon. M. ROCHE.

des lords, et par laquelle la règle touchant les interpellations est modifiée. Notre règle établit que, si un sénateur désire discuter une interpellation, il peut donner avis qu'il attirera l'attention sur l'affaire et posera certaines questions. Cette coutume est suivie depuis quarante ans.

Je regrette, honorables messieurs, de ne pas me sentir au niveau qu'il faudrait atteindre pour traiter d'une affaire aussi importante que l'est la politique générale des chemins de fer du pays. Je me propose d'examiner non pas un simple aspect particulier de la question, mais bien l'ensemble entier des chemins de fer du gouvernement.

Je ne crois pas nécessaire de dire que l'expérience a prouvé que la nationalisation des chemins de fer et leur exploitation par les gouvernements ne sont pas désirables. C'est le fruit de l'expérience acquise en Angleterre, et aussi aux Etats-Unis, où le gouvernement remet les réseaux aux compagnies qui les possédaient antérieurement; et c'est aussi le résultat de notre propre expérience au Canada. On a trouvé non seulement que les dépenses relatives aux chemins de fer ont été très fortement augmentées; mais que l'efficacité des chemins de fer a été diminuée de beaucoup. Je ne passerai pas en revue tous les réseaux connus comme réseaux de l'Etat; mais si l'on réfère à l'Intercolonial original, en exploitation depuis une quarantaine d'années, et qui traverse une zone assez fortement peuplée, on découvre que le déficit, pour l'exercice terminé le 31 mars dernier, était d'environ \$2,000,000—et ce déficit n'a pas grande perspective de diminution.

Nous voyons dans la presse et dans les débats d'une autre chambre que le gouvernement se propose d'acquérir le Grand-Tronc. S'il le fait, il lui faudra non seulement couvrir les frais d'exploitation et payer l'intérêt sur la dette de la compagnie; mais il lui faudra aussi payer à cette compagnie une forte somme annuelle.

Je ne cite rien, mais les honorables sénateurs en consultant les délibérations d'une autre chambre, verront que le ministre chargé de la question a déclaré que les dernières conditions arrêtées entre M. Smithers et le gouvernement étaient absolument identiques à celles qui furent mentionnées par le ministre de l'Intérieur dans une lettre datée de juillet dernier; et, si je comprends bien, le ministre admet virtuellement qu'il y aurait une charge de trois à quatre millions de dollars par année.

Nous nous demandons naturellement, honorables messieurs, une fois invités à faire une dépense de cette nature, ce qu'elle nous rapportera. Ce sur quoi je veux appeler l'attention de la Chambre, c'est que nous n'obtiendrons rien que nous n'ayons déjà. A l'heure actuelle, le Grand-Tronc exploite les voies ferrées appartenant à l'ancienne compagnie du Grand-Tronc, et le pays n'a en somme presque rien à payer. Pendant l'exercice terminé il y a quelques semaines, on constate à vrai dire un petit excédant d'un million, je crois, sur les frais d'exploitation. C'est naturellement là un surplus qui disparaîtrait si le réseau était conduit par le gouvernement; et le gouvernement payerait environ \$4,000,000 par année pour rien du tout. Voilà un point qui devrait à mon sens s'enfoncer dans l'esprit de mes honorables collègues: vous n'obtiendrez rien de plus que ce que vous avez déjà. Pourquoi nous devrions payer de trois à quatre millions par année pour cela, je ne puis le comprendre. Il me semble que cela signifie virtuellement que le gouvernement payerait beaucoup d'argent pour l'achat d'un déficit.

Je remarque que les journaux et certains particuliers occupant des postes publics proposent une alternative quant au projet du gouvernement. Ils disent que ce projet peut ne pas être bon; mais que pouvons-nous obtenir en retour? Je crois, honorables messieurs, que la voie la plus sage et la plus juste serait de libérer la compagnie du Grand-Tronc de toutes ses obligations découlant de la construction du Grand-Tronc-Pacifique, et de lui permettre de revenir à la situation qu'elle accusait avant le contrat de 1903. Les gens du Grand-Tronc pensent — et c'est, je crois, indubitable — qu'en obtenant cette libération, ils pourraient continuer les affaires, et maintenir le vieux Grand-Tronc sans aide permanente de la part du Gouvernement.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur pourrait-il nous dire à combien cela se chiffrerait?

L'honorable M. POWER: Je suis heureux que l'honorable sénateur ait posé la question, car cela me permettra de faire ressortir un autre aspect de l'affaire. Si le projet proposé est adopté, le pays assumera tous les frais d'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc. Or, le déficit total se trouve presque entièrement imputé au réseau du Grand-Tronc-Pacifique; et que nous libérions ou non l'ancien Grand-Tronc, cela ne concerne aucunement la somme que

le Gouvernement doit payer. Le Gouvernement est tenu de faire face aux frais des deux réseaux, et, à mon sens, vous pouvez vous débarrasser de la responsabilité quant au déficit sur l'ancien Grand-Tronc, et avoir encore le même déficit que vous auriez eu si le projet original du Gouvernement avait été réalisé.

Je n'entreprends pas de traiter la question de droit, honorables messieurs, car comme question technique de droit, il est indubitable que la compagnie du Grand-Tronc se trouve en posture précaire et est endettée de plusieurs millions pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Mais si nous envisageons l'histoire de la question, je crois que nous verrons en tout cas qu'il existe une espèce de point de vue équitable en vertu duquel l'affaire prend un aspect différent. La compagnie du Grand-Tronc était inquiète d'avoir accès au pays prairial, et elle s'est proposée, si je comprends bien, de construire de North-Bay aux Prairies. Le Gouvernement d'alors a senti que l'arrangement ne serait pas satisfaisant pour tout le pays, et que le réseau, au lieu d'arrêter à North-Bay, devait continuer vers l'est jusqu'à Québec. Cela donnait naturellement un arrière-pays bien plus vaste au Canada, pour ainsi dire, qu'il n'en aurait eu par l'autre projet. La compagnie céda à la pression du Gouvernement, et consentit à la rallonge de Québec. Sans doute, cela comportait une dépense très considérable. Puis, lorsque le bill constituant en corporation la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fut discuté aux Communes, une modification lui fut donnée sur demande du Gouvernement, ajoutant la ligne du pont de Québec à Moncton. La compagnie s'y opposait fortement; mais elle se trouvait en quelque sorte dans les mains du Gouvernement, et il lui fallut céder et accepter.

Une autre chose à laquelle la compagnie ne se serait pas naturellement attendue, c'est que le Gouvernement donnait de grosses subventions à une compagnie qui concurrençait le Grand-Tronc-Pacifique dans les Prairies. Mon sentiment propre est que si la compagnie du Grand-Tronc avait su, lorsque les négociations commencèrent, ou avant-même, ce qui allait en advenir, et quel fardeau allait tomber sur ses épaules, elles n'aurait jamais consenti au contrat. Je crois qu'autant que le Gouvernement d'alors était responsable de ces grandes additions au coût de l'entreprise, il devait très volontiers en payer les frais et libérer la compagnie; et je crois comme je viens de le dire que si la compagnie était relevée de ses

obligations du fait du Grand-Tronc-Pacifique, elle pouvait fonctionner sans l'aide du Gouvernement.

Honorables messieurs, je ne discuterai pas les divers aspects du projet, ou les objections qu'il soulève; mais comme représentant de la province de la Nouvelle-Ecosse, je veux attirer l'attention sur un fait que le Gouvernement a apparemment perdu de vue, comme la plupart des membres des deux Chambres: si le Gouvernement acquiert le Grand-Tronc et l'incorpore dans le réseau national, Portland deviendra le port d'hiver du Canada.

L'honorable M. CROSBY: Non pas.

L'honorable M. POWER: Nous savons que des millions ont été dépensés dans une tentative de faire de Saint-Jean et de Halifax des ports d'hiver; mais si le contrat projeté est adopté, Portland deviendra en tout cas le port d'hiver de tout le Canada à l'ouest d'Ottawa. Si les honorables sénateurs veulent simplement consulter les chiffres, ils verront que cela doit fatalement arriver. La distance entre Montréal et Portland par le Grand-Tronc est de 297 milles. La distance entre Montréal et Halifax par l'Intercolonial est de 841 milles, c'est-à-dire 550 milles de plus. Par l'Intercolonial, la distance à Saint-Jean est de 741 milles, c'est-à-dire 400 et quelques milles de plus. Maintenant, par le Pacifique-Canadien, la distance de Montréal à Halifax est de 755 milles, et de 580 milles à Saint-Jean. De sorte qu'au mieux, si nous prenons le Pacifique avec ses 580 milles, nous trouvons le double de la distance entre Montréal et Portland par le Grand-Tronc. Je crois, honorables messieurs, que lorsque les gens des Provinces maritimes comprendront à fond la situation, ils trouveront difficile d'agréer la convention proposée.

Je ne dirai plus rien de cette transaction particulière; mais je voudrais parler un peu de l'administration gouvernementale de ce qu'on appelle maintenant les chemins de fer du gouvernement canadien, et qui s'appelaient jadis l'Intercolonial. Un point qui à mon sens mérite l'attention, c'est que ce réseau est administré par Toronto au lieu d'Ottawa. L'on comprendrait que les chemins de fer nationaux fussent être administrés au siège même du Gouvernement et non pas dans une ville éloignée de 400 milles. Un des effets de ce changement qui se sont déjà fait sentir, est que, si l'on a quelque affaire avec l'Intercolonial, on écrit à Ottawa; et bien que cette affaire puisse exiger une réponse immédiate, les

L'hon. M. POWER.

fonctionnaires du ministère à Ottawa ne sont pas du tout en posture de répondre avant d'avoir consulté l'administration à Toronto. J'imagine que cette administration dernière est virtuellement la même que l'ancienne administration du réseau de Mackenzie et Mann. Naturellement, honorables messieurs, si le Grand-Tronc est acquis, la présence de l'administration à Toronto sera plus fortement combattue qu'aujourd'hui. Voilà un aspect de l'administration de l'Intercolonial.

En voici un autre. L'horaire des lignes, à l'est de Montréal, n'est pas fiable. L'horaire dit que vous quitterez Halifax à 8 heures moins 20 minutes et que vous toucherez Montréal le lendemain vers 9 heures, par le rapide. Comme question de fait, je crois que le train raccorde rarement. La vérité est que le service de l'Intérieur est aujourd'hui plutôt inférieur à celui d'il y a quarante ans. Je n'en blâme pas le ministre, puisqu'il doit se laisser guider par ce que ses subordonnés lui disent. L'excuse donnée pour ce manque de raccordement est que l'"Ocean Limited" doit trop souvent arrêter, qu'il est plus semblable à un train ordinaire de voyageurs qu'à un rapide. Je ne crois pas, messieurs, que ce soit là une excuse valable. S'il est impossible de raccorder à Montréal, ou à Halifax dans le cas du train de l'est, il reste alors à la commission administrative de l'Intercolonial de modifier l'horaire, afin que les gens ne se trouvent pas retenus pendant des heures à Montréal, en route pour Ottawa. Je crois qu'il faudrait plutôt conformer l'horaire à la durée réelle du voyage.

Puis, je crois que nous avons raison de nous plaindre quant à la Nouvelle-Ecosse. Le terrassement, de Prince-Rupert sur le Pacifique à Moncton dans le Nouveau-Brunswick, n'est pas censé avoir de rampe supérieure à 4 p. 100. Or entre Moncton et Truro il y a des rampes d'au moins 1½ p. 100. Il m'est inutile d'insister là-dessus. A l'ouest de Moncton, une locomotive peut remorquer disons cinquante fourgons; la même locomotive ne tirera pas 25 fourgons entre Moncton et Truro. C'est très important. Si les choses se maintiennent, lorsque le Saint-Laurent sera fermé et les canaux gelés, Halifax et Saint-Jean devraient être les ports de partance et d'arrivée sur l'Atlantique.

Peut-être dirai-je que, lorsque les troupes durent être transportées, la vitesse et la sécurité furent des facteurs importants—Halifax parut très nécessaire; mais il n'en est pas ainsi en temps ordinaire, et je crois que le Gouvernement devrait prendre les

moyens de donner justice à la Nouvelle-Ecosse.

Je ne veux laisser croire que je trouve le Gouvernement en défaut quant au Nouveau-Brunswick; je pose simplement des faits; les gens de Saint-Jean ont la ligne courte du Pacifique-Canadien, l'Intercolonial, et à l'heure actuelle le chemin de fer de la Vallée Saint-Jean relié au Transcontinental. A Halifax, nous n'avons rien en dehors du vieil Intercolonial, qui s'y trouve depuis cinquante ans, sans aucune amélioration depuis lors, et nous avons les rampes prononcées.

Deux choses à mon sens sont nécessaires: L'adoucissement des rampes excessives à l'est et au sud de Moncton, et le doublement de la voie dans cette zone du vieil Intercolonial. Je sais qu'il est dit—et c'est vrai, je le crois—qu'une voie simple suffit au trafic. Comme preuve, on attire l'attention sur le passage d'un trafic très considérable en voyageurs et marchandises sur la ligne, pendant la guerre et immédiatement après. Il y a assez de force dans la leçon de cette expérience. Mais on avait tout spécialement prévu les trains de soldats. On avait pris le soin de libérer et d'ouvrir la route pour leur passage. L'expérience quant au trafic général de l'Intercolonial ne se conforme pas à l'expérience quant aux trains militaires. La ligne de Halifax à Moncton remonte à 1872. C'est la partie la plus payante du réseau, et à mon avis, elle mérite de ce chef une bonne attention. Les rencontres sur une voie simple entraînent souvent des retards. Quiconque a voyagé par l'Intercolonial, n'est pas sans avoir été ennuyé par l'arrêt du train, pendant de cinq à trente minutes, pour attendre le passage d'un train inverse. Ces retards disparaissent naturellement quand il y a double voie.

Puis il est autre chose: l'adoucissement des fortes rampes ferait plus que doubler la puissance de remorque des locomotives. Une voie double diminuerait l'encombrement et augmenterait la vitesse. Rien ne justifie une durée supérieure à 24 heures dans le trajet entre Halifax et Montréal.

J'ai deux ou trois fois mentionné Halifax: je ne crois pas que sa population soit déraisonnable. Le gouvernement établit de longs évitements en certains endroits—dont l'un à Truro. Ces longs évitements sont bons; mais ils ne diminuent pas la longueur du parcours. Si le gouvernement, au lieu de poser des évitements prolongés à l'heure actuelle, avait doublé la voie du voisinage de Moncton à Amherst entre autres endroits, cela aurait aidé au trafic entrant et sortant de toute la Nouvelle-Ecosse.

J'espère que le ministre des Chemins de fer, que je crois être désireux de faire son mieux pour l'Intercolonial, trouvera le moyen de doubler la voie, l'an prochain, au moins, dans cette partie de la ligne.

Je termine en posant ma question.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables sénateurs, je dois féliciter mon honorable ami de la nature ingénieuse de l'interpellation qu'il a soumise:

Qu'il appellera l'attention du Gouvernement sur ce qui fait défaut dans la politique suivie à l'égard des chemins de fer en existence, et lui demandera s'il se propose de remédier à cet état de choses.

Cela me remet beaucoup en mémoire un subtil avocat transquestionneur qui faisait un jour le contre-examen d'un prédicant, noté pour sa profonde piété. Il soumit au ministre la question: "Battez-vous encore votre femme?" En répondant "oui", il admettait l'accusation; en répondant "non", il l'admettait de même. Mon honorable ami (l'honorable M. Power) me présente une question à peu près analogue. Malgré l'invite insidieuse qu'il m'offre de discuter le Grand-Tronc-Pacifique et l'acquisition du Grand-Tronc, le doublement de l'Intercolonial, et d'autres problèmes de chemin de fer du même genre, je ne me propose pas d'accepter la discussion, puisque nous aurons peut-être, la semaine prochaine, un problème de chemin de fer très important qui exigera dans nos délibérations toute notre perspicacité.

BILL DE LA COMMISSION DES BLES.

PREMIERE LECTURE.

Bill 21, "Loi concernant la Commission des blés du Canada".—L'honorable sir James Lougheed.

BILL DE L'OLEOMARGARINE.

PREMIERE LECTURE.

Bill 28, "Loi ayant pour objet de permettre temporairement l'importation, la fabrication et la vente de l'oléomargarine au Canada".—L'honorable sir James Lougheed.

BILL DES GRAINS.

TROISIEME LECTURE.

Bill 17: "Loi portant modification à la Loi des Grains du Canada".—L'honorable sir James Lougheed.

BILL DE LA MILICE.

TROISIEME LECTURE.

Bill 19, "Loi modifiant la Loi de la Milice".—L'honorable sir James Lougheed.

BILL DE DIVORCE.

TROISIEME LECTURE.

Bill C, "Loi pour faire droit à Arthur-LeRoy Eastcott".—L'honorable M. Blain.

IMPRESSIONS PUBLIQUES.

DECLARATION DU PRESIDENT DU COMITE DE PUBLICATION.

L'honorable M. DANIEL propose l'adoption du deuxième rapport du comité permanent de régie interne et des dépenses imprévues du Sénat.

L'honorable M. DENNIS: Honorables sénateurs. J'aimerais à lire, au sujet de la présente résolution, une lettre que j'ai reçue du président du comité de publication établi pour économiser sur les impressions publiques. Cette lettre, qui a quelque relation au rapport soumis par le président du comité permanent de régie interne et des dépenses imprévues, se lit comme suit:

Le comité de publication a remarqué avec grand intérêt la recommandation du comité permanent de régie interne et des dépenses imprévues du Sénat, qui paraît à la page 96 des Procès-verbaux du Sénat d'hier.

Elle est très conforme au programme adopté par le comité des publications lors de sa formation, il y a deux ans, et elle a été appliquée par la division de distribution au département depuis lors. Le seul ennui est que les membres du Parlement donnent peu ou point d'attention aux circulaires que la division de distribution leur adresse.

Nous nous occupons actuellement d'imprimer les Livres bleus de l'exercice terminé le 31 mars dernier. Pour trouver une estimation approximative du nombre d'exemplaires des rapports requis par le Parlement et le pays en général, nous examinons soigneusement les feuilles d'expédition, et nous élaguons les doubles envois—et il y en a eu beaucoup par le passé. Puis, jugeant par la demande de l'exercice précédent—s'il existe un excédent—nous réduisons le nombre de l'édition, tout en gardant une bonne marge pour les demandes futures.

Depuis que le comité des publications a commencé sa besogne, il a réduit de plusieurs centaines de mille exemplaires le nombre des volumes imprimés. Les volumineux documents de la session, qui, une année atteignirent trente-deux tomes, seront au nombre de dix seulement pour l'exercice dernier, et le nombre réel des séries imprimées et reliées a été réduit de 750 à 200 anglais, et de 350 à 75 français. Pour la reliure seulement, et par cette réduction dans le nombre des volumes et la forte diminution du nombre des séries, l'économie est considérable. Malgré ces économies, il n'y a pas eu une seule plainte.

Revenant au rapport du comité de la régie interne, puis-je dire qu'après un entretien avec l'honorable M. Power et avec vous, vers la fin de la session dernière, sur la question traitée dans le rapport du comité, j'ai prié le commissaire de la distribution d'envoyer un avis à chaque sénateur et à chaque député avant la proro-

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

gation. Ce qui a été fait. Pour l'information du Sénat, j'inclus copie de la circulaire adressée à tous les sénateurs et membres du Parlement. Que croyez-vous qu'il en soit résulté? Il y avait à la session dernière 92 sénateurs; vingt seulement ont demandé des rapports annuels. Deux seulement demandèrent toutes les publications du Gouvernement. Les autres demandes varient d'un volume à douze...

Voilà pourquoi il y a eu tant de gaspillage par le passé dans les impressions officielles.

Sur 230 députés aux Communes à la session dernière, soixante seulement ont répondu. Personne de la Chambre basse n'a demandé tous les rapports.

Vu ces chiffres, nous sommes heureux de remarquer dans le rapport du comité de la régie interne, "qu'il aura le devoir—le devoir de chaque sénateur et fonctionnaire du Sénat—de renvoyer au bureau compétent la feuille indiquant les rapports qu'il désire recevoir". Si cette recommandation est pleinement suivie, elle aidera puissamment le comité des publications, et lui facilitera de beaucoup, d'année en année, la revision des estimations pour le nombre des exemplaires des rapports annuels qu'il lui faudra faire imprimer.

Sincèrement à vous,

(Signé): Fred Cook,
Président.

Monsieur le président, je désire faire paraître cette lettre dans le compte rendu des Débats, pour l'information de la Chambre; car elle aidera le comité à réaliser une économie plus grande encore.

La motion est agréée.

BILL DES TERRES FEDERALES

ETUDE ES COMITE; RAPPORT.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat siège en comité relativement au bill 15, "Loi modifiant la loi des terres fédérales". Présidence de l'honorable M. Thompson.

L'article 1er est adopté.

Article 2.—Le délai d'inscription peut être prorogé.

L'honorable M. BOSTOCK: Quel est le changement apporté par l'article 2? Donne-t-il au ministre une discrétion plus grande que celle qu'il a à l'heure actuelle?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'exception est:

Sauf dans le cas d'une personne qui a servi dans l'une quelconque des forces navales, militaires ou aériennes de Sa Majesté.

L'ancienne loi ne portait aucune disposition pour les inscrits de cette catégorie.

L'honorable M. BOSTOCK: L'article 22 cité dans le présent article traite d'un volontaire en activité de service. Il pourvoit

à l'érection d'une habitation d'un volontaire en activité de service. Cela veut dire qu'il aura dû aller sur sa terre avant d'entrer en activité de service.

L'honorable sir JAMES LOUGHED: Je le croirais.

L'honorable M. BOSTOCK: Il n'y a pas de disposition pour post-dater son inscription?

L'honorable sir JAMES LOUGHED: Non; c'est pour le temps perdu après son inscription.

L'honorable M. BOSTOCK: Il s'inscrit avant d'entrer en activité de service?

L'honorable sir JAMES LOUGHED: Oui.

L'honorable M. FOWLER: L'article n'y pourvoit pas; il pourrait ne pas s'être inscrit avant la fin de son service.

L'honorable sir JAMES LOUGHED: Le paragraphe 1er de l'article 13 décrète qu'il aura six mois pour parfaire son inscription, et que sans cela il y aura lieu d'annulation. Puis le paragraphe 22 pourvoit spécialement au volontaire en activité de service. Ce paragraphe décrète qu'il peut reprendre sa résidence sur son homestead, et que le temps qu'il aura donné à l'activité de service pourra être compté comme résidence sous l'empire de la loi. Or, l'article présent les modifie apparemment tous deux:

Sauf dans le cas d'une personne qui a servi dans l'une quelconque des forces navales, militaires ou aériennes de Sa Majesté, ou d'un des alliés de Sa Majesté, tel que spécifié à l'article vingt-deux de la présente loi, alors que la période de protection peut être prolongée à la discrétion du ministre.

Cela signifierait que la protection accordée le serait au sens de parfaire les inscriptions dans les six mois. C'est-à-dire qu'après avoir fait son inscription, il pourrait aller en activité de service, et ainsi être relevé de parfaire son titre dans les six mois. Le ministre pourrait alors accorder une prorogation de délai pour parfaire l'inscription.

L'honorable M. FOWLER: Lorsqu'un article de loi doit être modifié, je crois qu'on devrait le placer sur le verso de la feuille.

L'honorable sir JAMES LOUGHED: Je m'accorde parfaitement avec mon honorable ami. J'ai cherché, pendant des années, à l'obtenir, et je crois qu'un jour le Sénat devra prendre des mesures effectives, et refuser d'étudier un bill avant que ce changement soit fait; ou encore, je serais très heureux que mon honorable ami proposât

une résolution par laquelle nous pourrions avoir un comité mixte des deux Chambres, lequel déciderait la forme sous laquelle les bills seraient plus intelligibles qu'ils ne le sont actuellement.

L'honorable M. BELCOURT: Je suis très heureux d'entendre mon honorable ami s'exprimer dans ce sens, car j'ai moi-même suggéré ceci pendant des années. Si mon honorable ami n'a pu accomplir cette réforme, je crois que quelqu'un devrait la proposer. Et si personne ne le fait, je le ferai volontiers moi-même. Il est impossible maintenant de suivre intelligemment une discussion comme celle-ci.

L'honorable M. FOWLER: Et il n'y a pas assez de copies des statuts pour tous ceux qui en demandent.

L'honorable sir JAMES LOUGHED: Si quelqu'un propose un comité mixte, j'appuierai la résolution.

L'article 3 est adopté.

Article 4. — Requête au tribunal par un inscrit aubain.

L'honorable M. FOWLER: Que dit l'alinéa "e"?

L'honorable sir JAMES LOUGHED: Il décrète que l'inscrit devra être sujet britannique.

L'honorable M. BELCOURT: Que faisait anciennement le département, avant de donner le certificat d'inscription? Demandait-il un affidavit?

L'honorable sir JAMES LOUGHED: Oui, un affidavit fait devant les fonctionnaires du département. Je crois qu'invariablement le rapport de l'inspecteur des homesteads était fait, puis le postulant présentait sa demande de patente à un agent des terres fédérales, basée sur certains affidavits. Ensuite, je crois, l'affaire était transmise à Ottawa, et la recommandation était accordée.

L'honorable M. BELCOURT: Le but réel de l'amendement est de permettre une meilleure étude de l'affaire, n'est-ce pas?

L'honorable sir JAMES LOUGHED: Oui. Ainsi selon l'article 16 de l'ancienne loi, l'inscrit devait être sujet britannique. Nous avons augmenté la difficulté, pour ainsi dire, d'obtenir la naturalisation, et il peut faire sa demande devant un juge, et prouver qu'il a les qualités requises par la loi de naturalisation.

L'honorable M. FOWLER: Pourquoi un étranger pourrait-il prendre une patente?

Pourquoi ne deviendrait-il pas sujet britannique?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il doit le devenir, si je comprends bien. Il peut ne pas avoir encore eu ses certificats de naturalisation, mais il lui faut démontrer qu'il possède toutes les qualités requises pour obtenir la naturalisation.

L'honorable M. FOWLER: Pourquoi ne pas l'obliger à la naturalisation avant de lui donner une patente? S'il a toutes les qualités, pourquoi ne se fait-il pas naturaliser avant d'obtenir sa patente? Elle l'attendra.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Voici mon interprétation: il n'est pas nécessaire d'être sujet britannique lors de l'inscription; mais il faudrait, si jamais il devenait nécessaire de protéger une inscription, prouver qu'on a les qualités voulues pour être sujet britannique. On n'obtient pas sa patente avant d'être sujet britannique.

L'honorable M. FOWLER: Je le crois.

L'honorable M. BELCOURT: Non, et pas avant d'avoir prouvé à la satisfaction du juge qu'on est digne de recevoir une patente. C'est là le but de l'amendement.

L'honorable M. FOWLER: C'est cela. Mais on pourrait avoir toutes les qualités et cependant ne jamais se faire naturaliser.

L'honorable M. BELCOURT: Une des qualités, c'est qu'on doit être sujet britannique. Si mon honorable ami lit l'alinéa suivant, il verra qu'il y est pourvu: "L'inscrit doit établir qu'il possède des qualités semblables à celles prescrites sous le régime des dispositions de la loi de naturalisation, 1919."

L'honorable M. FOWLER: C'est ce que je ne saisis pas. Cela prouve combien il est nécessaire de rendre la loi très claire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Puis-je dire à mon honorable ami que dans l'alinéa B du paragraphe 4 de l'article 8 de la loi, il y a une disposition qui "interdit l'émission d'un certificat de naturalisation avant l'expiration d'une certaine période après la fin de la guerre à tout sujet d'un pays qui, à l'adoption de la loi, était en guerre avec Sa Majesté." Ceci l'empêcherait d'obtenir ses papiers de naturalisation.

L'honorable M. FOWLER: Ceci s'applique seulement aux nations qui étaient en guerre avec nous.

L'hon. M. FOWLER.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La disposition s'applique à un inscrit d'une de ces nations.

L'honorable M. FOWLER: Mais pourquoi ne pas l'appliquer à tous les aubains?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les autres prennent leurs papiers de naturalisation. Mais voici un homme qui, par une disposition spécifique de la loi, est empêché d'être naturalisé, et cependant a les qualités requises d'un inscrit. Le statut dit donc que s'il peut prouver à un juge qu'il possède toutes les qualités requises par la loi de naturalisation, il peut avoir sa patente.

L'honorable M. FOWLER: C'est-à-dire qu'il peut avoir droit à sa patente et l'obtenir sans prendre cependant ses papiers de naturalisation?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais il ne peut pas se naturaliser à cause de cette disposition de la loi, si elle est appliquée, à savoir: interdire l'octroi d'un certificat de naturalisation avant l'expiration d'un certain délai après la fin de la guerre à tout sujet d'un pays qui était, lors de l'adoption de la loi, en guerre avec Sa Majesté.

L'honorable M. FOWLER: Alors vous donnez la patente sans qu'il se fasse naturaliser?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. FOWLER: Car sans cet article, il pourrait l'obtenir?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. Son droit à la naturalisation a été prorogé par statut, et, cependant, il lui faut demander sa patente, car autrement sa terre lui sera ôtée, et il pourra se trouver dans la posture singulière de ne pouvoir obtenir la patente de sa terre, et en même temps de ne pouvoir se faire naturaliser.

L'honorable M. FOWLER: D'obtenir sa patente?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Dès qu'il établit qu'il peut se qualifier comme sujet britannique naturalisé.

L'honorable M. FOWLER: Bien qu'il ne se qualifie pas?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Eh bien! tout en pouvant se qualifier, il ne peut pas, en fait, obtenir son certificat.

L'honorable M. FOWLER: Exactement. Alors c'est un simple moyen de donner à un aubain inscrit, dont la nation était en

guerre avec nous, une patente avant qu'il puisse se faire naturaliser.

L'honorable M. McMEANS: C'est cela.

L'honorable M. FOWLER: Il en est ainsi; mais je vois pas pourquoi nous serions si tendres envers ces gens-là.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On peut dire beaucoup là-dessus. Je serai heureux de me renseigner davantage.

L'honorable M. FOWLER: Je crois que l'examen de ce point devrait être suspendu.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'admets que cet article devrait être suspendu en attendant que nous soyons mieux renseignés. Mais je puis voir la difficulté qui s'est produite en premier lieu. Comme je l'ai dit, il doit demander une patente dans un temps donné. Il aurait toutes les qualités requises pour les papiers ou certificats de naturalisation, sans le statut qui dit: "Comme votre nation est en guerre avec la nôtre, vous n'avez pas droit à la naturalisation." En même temps, son inscription est possible d'annulation.

L'honorable M. McMEANS: Y est-elle sujette s'il a accompli tous les devoirs qu'impose une inscription de homestead?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui; je crois qu'il lui faut demander sa patente.

L'honorable M. McMEANS: Pas nécessairement.

L'honorable M. FOWLER: Il peut la demander.

L'honorable M. BELCOURT: Quel est après la guerre le délai fixé pendant lequel les certificats de naturalisation ne doivent pas être donnés?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois que c'est fixé par arrêté du conseil.

Mon honorable ami de Winnipeg (l'hon. M. McMeans) a dit croire qu'il n'était pas nécessaire de faire une demande. Mon honorable ami trouvera dans le paragraphe 3 qu'il est apparemment nécessaire que la demande soit faite pour la patente.

L'honorable M. McMEANS: Ce l'est en vertu de la loi existante.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

Si un inscrit aubain qui a habité le Canada, pendant cinq ans, néglige de s'adresser à la cour pour faire rendre un arrêt dans les soixante jours après que l'agent des terres fédérales lui a donné avis.

L'honorable M. FOWLER: Quels paragraphes laissez-vous en suspens?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Tous ceux qui se rapportent au paragraphe 2.

L'honorable M. FOWLER: Ils sont tous entremêlés.

Le PRESIDENT: Le paragraphe 4 est-il suspendu?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les paragraphes 2, 3 et 4 sont suspendus.

L'honorable M. WATSON: Honorables sénateurs, si nous devons prendre soin de contrôler les aubains quand ils ont manifesté quelque inimitié envers le Canada, je crois toutefois que les législateurs ont le devoir d'essayer, si possible, de faciliter à ces étrangers leur évolution à devenir de bons citoyens et l'obtention rapide de leur patente. Je crois qu'il appartient à la législature, d'accorder autant de moyens que possible à tout bon immigrant en notre pays, dont les intentions sont droites, bien qu'il puisse être venu d'un pays ennemi, mais qui n'a manifesté aucun signe d'hostilité. Je crois que des obstacles ne devraient pas être jetés sur la voie de ces immigrants en voie de devenir de bons citoyens, s'ils veulent se conformer à tous les règlements.

L'honorable M. FOWLER: Plusieurs d'entre eux se sont montrés hostiles.

L'honorable M. BELCOURT: En dehors de la question d'offrir de la sympathie aux aubains des pays ennemis, il peut y avoir une autre raison au paragraphe 2 de l'article 4.

Le PRESIDENT: Cela reste en suspens.

L'honorable M. BELCOURT: Je le sais, mais nous discutons ces paragraphes:

L'inscrit doit établir qu'il possède des qualités semblables à celles prescrites sous le régime des dispositions de la loi de naturalisation, 1919, chapitre trente-huit des Statuts de 1919, et des modifications apportées à ladite loi, à l'exception de l'alinéa (B) du paragraphe (4) de l'article huit de ladite loi, lequel interdit la délivrance d'un certificat de naturalisation, avant l'expiration d'une certaine période après la fin de la guerre, à un sujet d'un pays en guerre avec Sa Majesté, lors de l'adoption de la présente loi.

Si vous interrogez la loi de naturalisation, vous verrez que le paragraphe dit:

(B) Nul certificat de naturalisation ne devra, avant l'expiration d'une période de dix ans après la cessation de la guerre actuelle, être accordée au Canada à un sujet d'un pays en guerre avec Sa Majesté, lors de l'adoption de la présente loi;...

Le titre pourrait être retenu pendant dix ans, peut-être, et sa validité serait incertaine pendant cette période. Je crois très opportun de trouver des moyens de régler d'une façon quelconque cette question du titre. Ou encore le titre devrait être annulé pour qu'un tiers se présentât et l'obtint, au lieu de suspendre le titre pendant dix ans. J'entends qu'en dehors de toute question de sympathie, ou d'indifférence, il est très important de ne pas retenir les titres de homesteads pendant une période aussi longue que dix ans.

L'honorable M. McMEANS: Quelqu'un ne pourrait-il pas acheter une terre dans le marché ouvert et en obtenir le titre?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oh! certainement.

L'honorable M. McMEANS: Où est alors la différence? Un particulier prend un homestead; mais un autre peut acheter un lopin et en obtenir le titre, car autrement il ne peut l'hypothéquer, ou en disposer. Je ne vois pas où vient la différence entre l'acheteur et le "homesteader". Pourquoi le "homesteader" n'obtiendrait-il pas son titre aussi bien qu'un tiers qui l'obtient par pur achat?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Une sauvegarde est prévue dans le paragraphe 8 de l'article à l'étude. C'est-à-dire qu'après la décision juridique sur la demande de l'inscrit:

Le secrétaire d'Etat du Canada peut alors, à son absolue discrétion, émettre un certificat, selon la formule K, attestant que ledit inscrit étranger possède ou ne possède pas les qualités requises pour obtenir une patente, et doit le transmettre au ministre de l'Intérieur.

La formule K se voit à la fin du bill sous forme d'annexe. Je suppose que le but est de tourner la difficulté. Au fait, tout est accompli, si ce n'est la délivrance des papiers de naturalisation.

L'honorable M. FOWLER: Il y a grande différence entre un homme qui achète une terre sur le marché ouvert et un autre qui obtient un homestead. Un homestead est une chose donnée par le pays.

L'honorable M. McMEANS: Le demandeur le gagne par son travail.

L'honorable M. FOWLER: Il lui faut travailler pour le gagner; mais c'est un encouragement qui lui est donné comme récompense pour être venu ici. Il y a grande différence entre cela et l'achat libre d'une terre au prix du marché.

Je ne m'accorde pas avec l'honorable sénateur de Portage-la-Prairie (l'honorable

L'hon. M. BELCOURT.

M. Watson) que le devoir de la législature est de faciliter l'évolution des aubains ennemis à devenir de bons citoyens. Je crois, au contraire, que son devoir est d'entraver la naturalisation trop hâtive de ces gens. Nous avons péché dans ce sens par le passé. C'est pourquoi certaines zones du pays se sont remplies de gens déloyaux envers le drapeau et la patrie; qui préféreraient leur pays d'origine à leur pays d'adoption, malgré le bon traitement reçu de ce dernier. Je voudrais que le postulat fût prolongé, et considérablement prolongé, afin qu'un individu pût montrer sa vraie nature et son respect pour le pays, avant d'obtenir la naturalisation. Nous avons ici un creuset, et nous devons voir que les flammes qui le chauffent soient assez chaudes pour fondre et fusionner ce qui entre dans le creuset, afin qu'il en résulte un pur métal.

L'honorable M. BRADBURY: Cela est parfait.

L'honorable M. FOWLER: C'est ce que nous voulons faire en ce pays. L'honorable sénateur du Portage-la-Prairie dit que nous devrions tout faire pour faciliter l'assimilation des gens qui viennent au pays avec des idées tout à fait opposées aux nôtres. Prenons le temps de les éduquer. Voyons de plus à ce qu'ils ne soient pas groupés en colonies dans tout le pays. Qu'ils soient disséminés, afin d'être soumis à l'influence de gens qui appartiennent au pays, qui ont passé toute leur vie au Canada et sous l'empire de nos institutions. Nous avons une tâche difficile en face de nous. Nous avons un territoire très vaste et très riche. Pour que nos ressources soient développées, il leur faut une population; mais il vaudrait mieux qu'elles demeurent à l'état brut qu'être exploitées par une mauvaise immigration que nous aurions amenée ici et tenté d'assimiler trop vite. C'est là mon avis.

L'honorable M. POWER: L'honorable sénateur de Sussex exige-t-il le même postulat, ou temps d'épreuve, pour les immigrants anglais?

L'honorable M. McMEANS: Pas du tout.

L'honorable M. POWER: Je voudrais que l'honorable sénateur me réponde, lui-même.

L'honorable M. FOWLER: Non, certainement. Si mon honorable ami trouve nécessaire de poser cette question, je crains de ne pouvoir le comprendre.

L'honorable M. POWER: Voici pourquoi je pose la question: Lors des difficultés malheureuses qui éclatèrent à Winnipeg, les

noms des meneurs et des fauteurs les plus actifs furent donnés. On découvrit que ce n'étaient pas des noms d'étrangers, mais des noms d'Anglais.

L'honorable M. SHARPE: Mais leurs suivants étaient des étrangers.

L'honorable M. FOWLER: Un cas ou deux de ce genre, seulement, se sont produits. Mon honorable ami (l'honorable M. Power) est fier de son origine irlandaise. Il ne citerait pas Roger Casement comme représentant de la virilité irlandaise. Il y a de sales renégats Anglais, comme il y a de sales et renégats Hollandais, comme il y a de sales et renégats Canadiens. Mon honorable ami conclut du particulier au général.

L'honorable M. WATSON: J'ignore où voulait en venir l'honorable sénateur (l'honorable M. Fowler) en parlant de mes observations. Il nous faut être tout particulièrement prudent dans notre législation quant à la répartition des patentes de terre. Je dis que le Parlement devrait pouvoir faciliter la remise des patentes à quiconque y a droit sous l'empire de nos lois.

L'honorable M. FOWLER: Ce n'est pas ce que l'honorable sénateur a dit.

L'honorable M. WATSON: Si l'honorable sénateur veut bien consulter le Hansard, il verra ce que j'ai dit. Je n'ai pas ici mission de défendre les étrangers qui se sont montrés ennemis du Canada. Je ne crois pas qu'ils doivent recevoir de patentes. Au lieu de leur en donner, on devrait les chasser du pays. J'admets pleinement cela. Mais quiconque connaît l'Ouest sait qu'il y a sur les homesteads des milliers d'individus qui furent, pendant la guerre, classés comme aubains ennemis parce qu'ils venaient d'Allemagne et d'Autriche, et qui, cependant, sont de bons citoyens et de bons Canadiens. Ils ont, pendant la guerre, été empêchés d'obtenir leurs patentes. Je soutiens que, si des personnes de ce genre comparaissent devant un juge et donnent de bonnes raisons justifiant l'octroi d'une patente, la cour devrait ordonner l'émission des patentes. Je crois que cela est, parfaitement juste et équitable.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur ne fait-il aucune différence entre la citoyenneté et le loyalisme?

L'honorable M. WATSON: Non. Je ne ferai aucune distinction. Je crois qu'un citoyen déloyal devrait être déporté du pays.

L'honorable M. FOWLER: S'ils ont été aubains ennemis, je ne vois pas comment ils pourraient être bons citoyens.

L'honorable M. WATSON: Des milliers d'individus dans l'Ouest ont été classés parmi les aubains ennemis sous l'empire de la loi des mesures de guerre, parce qu'ils venaient d'Autriche ou d'Allemagne; mais ils n'avaient aucune sympathie pour l'ennemi. Au fait, je connais une foule de gens qui auraient combattu pour le Canada, mais qui n'eurent pas l'occasion de le faire, sous prétexte qu'ils venaient d'Autriche. J'ignore pourquoi ces gens devraient après la guerre être considérés comme ennemis, et n'auraient pas droit aux patentes qui leur furent promises quand ils vinrent ici.

L'honorable M. FOWLER: L'honorable sénateur veut parler des Tchéco-Slovaques, des Polonais et d'autres du même genre?

L'honorable M. POWER: Peu importe ce qu'ils sont; s'ils se sont jusqu'ici montrés bons citoyens, ils devraient être l'objet d'une certaine considération.

L'honorable M. McMEANS: J'aimerais que l'honorable sénateur du Portage-la-Prairie me signalât un homme à la fois Allemand parfait, établi au Canada, et citoyen loyal.

L'honorable M. WATSON: Je n'ai pas dit Allemand. Je connais peu d'Allemands, mais bon nombre d'Autrichiens.

L'honorable M. BRADBURY: Je ne crois pas qu'on puisse ici m'accuser d'une amitié trop grande envers les aubains ennemis. J'ai dit assez de choses dans la Chambre sur ce point pour que mes collègues connaissent mon attitude. Cependant, je comprends que nous avons au pays bon nombre d'aubains qui ont gagné leurs patentes et ne les ont pas reçues. Quelques-uns d'entre eux au moins ont droit à quelque considération.

L'honorable M. WATSON: Très bien, très bien!

L'honorable M. BRADBURY: Toutefois, j'aimerais à accentuer ce que j'ai déjà dit en d'autres occasions: la qualité de citoyen est plus importante que le nombre. Quant à accorder des homesteads à des aubains venant de pays ennemis, je crois que la loi, si je la comprends bien, décrète que les aubains ennemis ne peuvent pas en avoir. Si je comprends mal la loi, je voudrais que le gouvernement la rendît telle. Je ne crois pas qu'à l'heure actuelle on dût encourager l'immigration arrivant de pays ennemis. Je suis d'accord avec mon honorable ami de Sussex (l'honorable M. Fowler) quant à la qualité de nos immigrants. Ce serait un suicide politique que

tenter de peupler nos terres libres, du nord manitobain, entre autres, avec d'autres gens de cette classe. Ils sont nombreux au Manitoba, et nous avons, sans aucun doute, failli en tentant de les assimiler. Nous en avons partout la preuve. Nous l'avons eue, pendant les grèves récentes. Mon honorable ami de Halifax (l'honorable M. Fowler) signale le fait que tous ceux qui furent arrêtés et dont les noms ont été publiés, étaient des Anglais d'outre-mer. Je crois que cela est très vrai. Bon nombre des grévistes étaient des Anglais; mais nous qui savons ce qui se passait alors dans ces régions, savons aussi que ces particuliers avaient été élus et maintenus à leurs postes par le vote de milliers d'étrangers qui les appuyaient. Malgré tout ce qu'on peut dire dans le sens contraire, je soutiens que les aubains ennemis de Winnipeg, aujourd'hui, constituent un danger; et je sais de quoi je parle. Notre pays ne saurait être trop prudent dans la répartition des terres aux gens de cet acabit. En même temps, on ne devrait pas être injuste envers ceux qui se sont montrés loyaux. Des hommes d'ici ont eu la même expérience que moi lorsque je formais un bataillon. Des douzaines de ces gens voulurent s'enrôler pour aller combattre en Europe; mais c'était l'élément le plus jeune, et non pas de vrais Autrichiens. Comme vous le pouvez bien comprendre, les Autrichiens et les Allemands ne sauraient avoir grand amour pour la cause britannique. Je prétends qu'en rédigeant les modifications de la loi des terres fédérales, une disposition devrait être faite pour empêcher, pendant des années encore, l'accès de pareilles gens aux terres libres du pays.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Depuis que la discussion est commencée, j'ai pu voir le statut. Il signifie: L'inscrit aura obtenu ses papiers de naturalisation, mais l'article 4 de la loi de naturalisation décrète que tout certificat de naturalisation donné pendant la guerre peut être révoqué par le secrétaire d'Etat. En conséquence, nous étudions maintenant le cas d'un inscrit qui a son certificat de naturalisation. Il lui faut confirmer par devant un juge les qualités qui, antérieurement, lui donnaient droit à ses papiers de naturalisation. La décision du juge est ensuite remise au secrétaire d'Etat subordonné à l'article 8 de la loi. Puis le secrétaire d'Etat décide si ces lettres de naturalisation auraient ou non dû être révoquées pendant la guerre. S'il décide qu'il n'y a pas lieu de révocation, la patente est accordée.

L'hon. M. BRADBURY.

L'honorable M. FOWLER: Alors l'article 4 du bill ne s'applique qu'à des cas de ce genre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. Si mon honorable ami veut revoir le statut, il reconnaîtra qu'il s'agit de cas de ce genre. Puis il est décrété que nul certificat de naturalisation ne sera accordé pendant dix ans à un aubain ennemi; en conséquence, cette catégorie d'inscrits n'aura aucun droit à la patente, puisqu'ils ne pourraient pas prouver qu'ils ont droit à la naturalisation sous l'empire de la loi de naturalisation.

Le nouveau paragraphe 5 est agréé.

Les nouveaux paragraphes 6, 7 et 8 sont agréés.

Nouveau paragraphe 9 de l'article 4— l'inscription peut alors être annulée, ou l'on peut ordonner d'émettre les lettres patentes.

L'honorable M. McMEANS: Si un particulier a fait son entrée et a gardé son homestead disons pendant trois ans; y a fait des améliorations, construit une maison, cultivé le sol, clôturé sa terre, son entrée peut-elle être révoquée sans aucune compensation?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Rien ne pourvoit à une compensation; mais la loi des terres fédérales décrète que le nouvel inscrit doit payer les améliorations de sa terre; et il peut réclamer ce qu'il a payé de ce chef.

L'honorable M. FOWLER: Elles sont estimées par un fonctionnaire?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

Le nouveau paragraphe 9 de l'article 4 est agréé.

Le nouveau paragraphe 10 de l'article 4 est agréé.

Les articles 5, 6 et 7 sont agréés.

Le préambule et le titre sont agréés.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je confirmerai l'explication que j'ai déjà donnée à l'honorable sénateur de Sussex (l'honorable M. Fowler) avant de proposer la troisième lecture du bill, bien que je sois sûr que cette explication est la bonne.

Rapport est fait du bill sans amendement.

Le Sénat s'ajourne à loisir.

SANCTION ROYALE.

Le très hon. sir Louis Davies, C.C.M.G., juge en chef du Canada, suppléant du Gouverneur général, étant venu, et s'étant assis sur le trône, et la Chambre des communes ayant été appelée, il a plu au très honorable suppléant du Gouverneur général de donner la sanction royale aux bills suivants:

Loi modifiant la loi des élections partielles fédérales, 1919.

Loi modifiant la loi de naturalisation, 1919.

Loi modifiant la loi de la commission de commerce.

Le Sénat reprend sa séance.

BILL MODIFIANT LE CODE CRIMINEL,
ARMES A FEU.

EN COMITE; RAPPORT.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat siège en comité pour l'examen du bill 24, loi modifiant le code criminel.—Présidence de l'hon. M. McLennan.

Article I.—Les étrangers ne doivent pas avoir d'armes à feu ou autres armes sans permis.

L'honorable M. BOSTOCK: Je demanderais à l'honorable leader du Gouvernement s'il peut me renseigner sur la nature du permis qui doit être émané en l'espèce. Je ne vois pas pourquoi des aubains auraient des armes à feu.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il peut y avoir des circonstances où la délinquance d'un permis est justifiée. Comme je l'expliquais l'autre jour, le présent bill interdit simplement les armes cachées. Naturellement, la mesure interdira le port d'armes quelconques aux aubains.

L'honorable M. FOWLER: Etait-ce absolument interdit, jadis?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La loi existante interdit aux aubains le port clandestin d'armes à feu; mais on a cru opportun d'étendre sa portée à toutes les armes.

L'honorable M. WATSON: Cela s'applique à tout le monde.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La loi sur les armes cachées s'appliquera à tous.

L'honorable M. WATSON: Elle s'applique dès maintenant.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Aux aubains ou aux Canadiens; mais dans

le cas des aubains, il est maintenant décrété qu'il leur sera interdit de porter sans permis les armes de la nature indiquée dans le bill.

L'honorable M. BELCOURT: Honorables sénateurs, si je le pouvais, je rendrais la disposition applicable à tous.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois que ce serait une bonne loi.

L'honorable M. BELCOURT: Quelle raison y a-t-il pour qu'un particulier se promène avec un pistolet ou revolver, ou toute autre arme offensive?

L'honorable M. WATSON: Il ne le peut pas selon la loi actuelle.

L'honorable M. BELCOURT: La disposition s'applique aux aubains seulement. Quoique n'est pas aubain peut donc porter un pistolet, un revolver ou d'autres armes.

L'honorable M. FOWLER: Il peut porter tout un arsenal, s'il le montre.

L'honorable M. BELCOURT: Qu'il le montre ou non, il peut l'avoir chez lui, ou dans son tiroir de bureau, sans permis.

L'honorable M. FOWLER: Il ne peut pas en porter clandestinement.

L'honorable M. BELCOURT: "Etant étranger, a en sa possession un pistolet", etc. Je maintiens que la disposition devrait s'appliquer à tous. J'ignore pourquoi un particulier aurait sur lui, dans son bureau ou sous son oreiller, une arme à feu quelconque. C'est différent pour une carabine ou un fusil, puisque cela sert à la chasse.

L'honorable M. BOYER: Quatre jeunes gens ont été récemment traduits devant les tribunaux criminels de Montréal. L'aîné avait dix-neuf ans. Ils avaient quitté Montréal après le vol d'un automobile, et avaient battu la campagne. Par pure méchanceté, ils avaient tué un homme, et trouvé neuf ou dix piastres seulement dans sa maison. Les quatre ont été condamnés à mort. Lors de l'arrestation, ils avaient non seulement sur eux des revolvers, mais des coutelas. Pourquoi de telles gens pourraient porter des armes? Tous quatre étaient sujets britanniques. Je crois que la loi devrait interdire à tous le port d'armes sans permis.

L'honorable M. THOMPSON: Elle l'interdit actuellement.

L'honorable M. BOYER: Nous ne devrions pas permettre à Jean, Pierre ou Paul de porter des armes à feu. Un adolescent de dix-neuf ans peut ne pas comprendre la gravité de son crime. Dans un moment de dé-

sespoir ou de folie, il peut tirer et tuer. Dans le cas que j'ai cité, la victime était un cultivateur parfaitement honnête, père d'une nombreuse famille, qui a laissé une veuve et quatre ou cinq enfants. Pourquoi ne pas prévoir les cas de ce genre?

L'honorable M. WATSON: Nous les prévoyons.

L'honorable M. BOSTOCK: Je dirai à mon honorable ami que par un amendement du Code criminel fait en 1913, l'article 118 a été révoqué et remplacé par un autre. L'article modifié dit:

118. Est coupable d'infraction et passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende d'au plus cent dollars et des frais ou d'un emprisonnement de trois mois, ou des deux peines de l'amende et de l'emprisonnement, quiconque,

(a) n'étant pas muni d'un permis en la forme 76, porte sur lui un pistolet, couteau à étui, bowie-knife, poignard, stylet, coup de poing américain, casse-tête ou autre arme offensive, qui peut être caché sur sa personne ou quelque fusil à air ou quelque invention ou dispositif pour assourdir ou arrêter le bruit de la détonation de quelque arme à feu, ailleurs que dans sa propre maison, sa boutique, son entrepôt, son bureau d'affaires ou son habitation.

Donc, quiconque porte ces armes est passible au sens de la loi actuelle. . .

L'honorable M. BELCOURT: J'objecterais que personne ne devrait pouvoir avoir des armes à feu dans sa maison ou ailleurs dans ses immeubles, et non pas seulement sur sa personne. Je ne vois pas pourquoi on le permet.

L'honorable M. POWER: Je crois que la loi citée par mon honorable ami à ma droite (l'honorable M. Bostock) est à peu près ce qu'il faut. Je ne crois pas que nous ayons besoin de cet amendement.

Article 1 est agréé.

Le préambule et le titre sont agréés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

BILL DES BREVETS D'INVENTION.

EN COMITE.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat siège en comité pour l'examen du bill n° 25, "Loi concernant les brevets d'invention".—Présidence de l'honorable M. Watson.

L'article 1 est agréé.

Article 2—Le ministre a pouvoir de se désister des conditions de fabrication, etc., d'invention dans la période prescrite.

L'hon. M. BOYER.

L'honorable M. BELCOURT: Sous quel rapport cette disposition est-elle nouvelle? En quoi diffère-t-elle de la loi actuelle? Je me souviens que l'article 44 de la loi actuelle prévoit les mêmes choses.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne crois pas que le ministre puisse à sa discrétion proroger le délai alloué, ou en enfreindre des conditions prescrites par la loi existante.

L'honorable M. BELCOURT: Si j'ai bonne mémoire, l'article 44 permet au ministre de dispenser le fabricant pendant un temps défini.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ceci repose entièrement sur les circonstances survenues pendant la guerre.

L'honorable M. BELCOURT: L'article 39 de la loi des brevets dit:

Quand un breveté est incapable de commencer et de poursuivre la construction ou la fabrication de son article d'invention dans les limites du délai de deux ans ci-dessus fixé, le commissaire peut, dans le cours des trois mois qui précèdent l'expiration dudit délai, accorder au breveté ou à ses ayants droit une prorogation de deux ans, s'il prouve à la satisfaction du commissaire que s'il n'a pas commencé ni poursuivi la construction ou la fabrication, la chose est due à des causes qui échappent à sa volonté.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pour des raisons indépendantes de sa volonté. Cela ne s'appliquerait pas naturellement selon l'article 2 du bill; cela serait pour des raisons dépendant de sa volonté.

L'honorable M. BELCOURT: C'est là la différence.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, cette différence existerait.

L'article 2 est agréé.

Article 3 (sauvegardant les droits de ceux qui se sont servi, etc., de l'invention pendant que le brevet était nul).

L'honorable M. BEIQUE: J'attirerai l'attention de l'honorable sénateur (l'honorable sir James Lougheed) sur l'article 3. Je crois que quiconque a commencé à fabriquer après l'expiration du brevet, comme on le prévoit dans l'article 3, a un droit acquis et devrait pouvoir continuer à fabriquer, non seulement sans droit régalién, mais sans obligation d'obtenir la permission du ministre. Je combats la dernière partie de l'article:

...et, de plus, le ministre, après avoir entendu les parties et après l'avis qu'il peut juger nécessaire et suffisant, et examiné tous les faits et circonstances du cas, peut imposer les termes

et conditions (y compris, s'il le croit à propos, la permission de continuer cette fabrication, emploi ou vente), auxquels son ordonnance doit être subordonnée, qu'il peut juger raisonnablement nécessaires à la protection des personnes qui ont commencé légalement à fabriquer, employer ou vendre l'invention couverte par le brevet.

Je remplacerais tout cela simplement par les mots: "et pourra continuer à fabriquer cet article".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami remarquera que cela pourvoit à des conditions extraordinaires survenues pendant la guerre, et il me semble qu'en raison du dérangement des droits du breveté pendant la guerre et en raison de la guerre, quiconque surviendrait ne devrait pas pouvoir jouir de tous les droits du brevet. Celui qui aura profité du brevet pendant l'interrègne sera protégé quant à ce qu'il aura fait pendant cette période particulière, mais il me semble que ce serait manifestement enfreindre le brevet que dire qu'en raison de l'acquisition d'un droit pendant ce temps particulier, le droit devrait persister sans interruption.

L'honorable M. BOSTOCK: Ce droit de brevet ne s'appliquerait-il pas à des aubains ennemis qui avaient des brevets dans le pays au début de la guerre? Cela signifie-t-il que ces brevets peuvent être remis en vigueur?

L'honorable M. BEIQUE: C'est prévu dans l'article 4.

L'honorable M. BOSTOCK: Dans ce cas, n'y aura-t-il pas forte contention quant aux teintures? Je comprends que pendant la guerre les teintures qui avaient été fabriquées antérieurement en Allemagne se manufacturaient en d'autres pays.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cela tomberait sous les arrêtés du conseil adoptés selon la Loi des mesures de guerre et traitant des brevets des ennemis. De plus, il faudrait reconnaître les conditions créées par le traité de paix. Les traités de paix avec les pays ennemis ont prévu la réglementation de ces droits—je ne saurais dire à quel point; mais l'article 4 décrète la reconnaissance des dispositions du traité de paix. Ceci donne simplement au ministre le droit de proroger le délai en conformité de la loi des brevets dans les cas affectés par la guerre. Cela ne va pas plus loin, et traite d'un nombre restreint de cas seulement. Je pourrais citer comme exemple le cas que nous étudions de temps à autre, où demande est faite au Parlement de proroger les droits des brevetés. Cette

condition existe encore et ne sera pas affectée par le présent bill.

L'honorable M. BELCOURT: Naturellement le nombre de ces bills sera très fortement diminué?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. BELCOURT: Dans l'avenir, demande sera faite au ministre au lieu du Parlement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La demande devra prouver que l'interruption a été causée par la guerre.

L'honorable M. BELCOURT: Cela ne s'appliquerait pas à l'article 1er, sans doute?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, et à l'article 2 aussi. Ce principe constitue à vrai dire la base du bill: l'interruption doit être attribuée à la guerre.

L'honorable M. BEIQUE: Mais j'attirerai l'attention de l'honorable sénateur sur l'article 4. Il me semble que la première partie de l'article 3 est parfaite et embrasse le point que l'honorable sénateur fait valoir:

Dans le cas où le ministre a rendu une ordonnance sous l'autorité de l'article précédent, ou si un brevet qui est devenu nul, aux termes de la loi des brevets, par suite du non paiement des droits, ou d'omission de la fabrication, ou à cause de l'importation de l'invention brevetée, a été subséquemment rétabli et rendu valide par la mise en application de toute ordonnance rendue sous l'autorité de la présente loi ou en vertu d'un arrêté en conseil ou d'un règlement légalement établi jusqu'à présent, et si au cours de la période pendant laquelle ce brevet a été nul une personne a commencé légalement à fabriquer, employer ou vendre l'invention couverte par ce brevet, le breveté ou le titulaire du brevet n'a droit à aucune réclamation, poursuite ou demande relativement à cette fabrication ou vente, ou à l'emploi de l'article ainsi fabriqué ou vend"

Puis l'article continue, disant que le ministre peut permettre au particulier qui a commencé la fabrication de continuer cette fabrication à telles conditions que le ministre établira. L'honorable sénateur (l'honorable sir James Lougheed) verra que son assertion s'appuie aux deux premières lignes de l'article 3; mais les autres lignes vont beaucoup plus loin et sont générales dans leurs termes. Je soumets donc qu'il est injuste d'empiéter sur les droits acquis, parce que le brevet est devenu propriété publique; et je ne vois pas qu'il soit juste de donner au ministre le pouvoir d'interdire au particulier qui a fabriqué de bonne foi, le droit de continuer à fabriquer.

L'honorable M. THOMPSON: Dans toute loi que nous avons adoptée sur les brevets interrompus, nous avons décrété que quiconque avait manufacturé l'invention pendant l'interruption, devait pouvoir continuer cette fabrication, bien que les droits du breveté aient été plus tard rendu à ce dernier. Mais ceci me semble être une proposition tout à fait différente. L'article dit: "au cours de la période pendant laquelle ce brevet a été nul", lorsque le breveté ne pouvait pas exercer ses droits en raison de certaines conditions. Supposons que, sachant cela, je commence à fabriquer l'objet breveté. La question est de savoir s'il serait équitable que j'eusse le droit de continuer la fabrication.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Dois-je comprendre que mon honorable ami veut dire que nous donnons droit de continuer la fabrication à ceux qui ont acquis ce droit entre temps?

L'honorable M. THOMPSON: Invariablement.

L'honorable M. BEIQUE: Invariablement, en remettant en vigueur les brevets d'année en année. Plusieurs bills ont été soumis à la Chambre, et l'on a invariablement décidé de sauvegarder les droits de ceux qui avaient commencé entretemps la fabrication.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je puis me tromper, seulement ma mémoire me dit que nous avons protégé tout ce qui s'était fait dans l'intervalle; mais que nous n'avons pas maintenu le droit de l'infracteur—pour ainsi dire—du brevet. Toutefois, je veux bien suspendre la clause afin que nous examinions le cas.

L'honorable M. DANIEL: On donne le droit au ministre, après audition des parties, de permettre, s'il le juge opportun, à quelqu'un de continuer la fabrication, ou la vente?

L'honorable M. THOMPSON: Comme je l'ai dit, je crois que cela diffère absolument de la restauration ordinaire des brevets. Dans tous les autres cas que nous avons eus ici, au lieu de renouveler des brevets, nous avons protégé le particulier qui avait commencé à fabriquer pendant l'interruption du brevet.

L'honorable M. BELCOURT: Un point qui mérite l'attention à mon sens, c'est que si le bill est entièrement basé sur l'absence du pays en raison de la guerre, le principe est élagué ou oublié dans l'article 3.

L'hon. M. BEIQUE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois qu'il y a du bon dans cette idée.

L'honorable M. BELCOURT: L'article dit:

Dans le cas où le ministre a rendu une ordonnance sous l'autorité de l'article précédent, ou si un brevet qui est devenu nul,...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je serai très heureux de faire de nouvelles recherches sur le bill à l'étude. Je propose donc que le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Progrès est rapporté.

BILL DE GARANTIE DE LA RECOLTE DE BLE.

ETUDE SUPPLEMENTAIRE EN COMITE, RAPPORT.

Le Sénat siège de nouveau en comité relativement au bill 20, "Loi ayant pour objet de maintenir en vigueur les pouvoirs de la commission des surveillants du commerce du grain du Canada de sorte qu'elle puisse terminer ses affaires, et de maintenir en vigueur une garantie consentie par le Gouverneur en conseil relativement à la récolte de blé de 1918?—Présidence de l'honorable M. Daniel.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous avons, hier, remis l'étude du bill sur demande de mon honorable ami, qui voulait des copies des arrêtés du Conseil. Je comprends qu'on les lui a remises.

L'honorable M. BOSTOCK: Oui, j'ai ici les arrêtés du Conseil, et grâce à l'obligeance de mon honorable ami, j'ai pu les consulter. Je ne vois rien de remarquable dans ces arrêtés. Je suppose que le bill a pour simple but de permettre à la commission de solder ses affaires.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

Les articles 1 et 2 sont agréés.

Le préambule et le titre sont agréés.

On fait rapport du bill sans amendement.

BILL DE LA POLICE A CHEVAL.

ETUDE EN COMITE; RAPPORT.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat siège en comité relativement au bill 22, "Loi modifiant la loi de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest". — Présidence de l'honorable M. Taylor.

Article 1: Nom changé:

L'honorable M. POWER: Je dirai simplement ceci de la mesure: Je trouve que la Police fédérale actuelle, qui forme une force d'infanterie, doit être incorporée dans le titre donné ici, soit "La Royale gendarmerie à cheval du Canada." Ce nom-là ne peut s'appliquer à des agents à pied.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous n'insisterons pas pour qu'ils soient montés. La grande majorité du corps nouveau le sera. Il ne s'ensuit pas nécessairement que tous doivent être à cheval parce le corps est appelé police à cheval. Le nom de "Police montée" a bon nom dans l'histoire, et l'on désire le perpétuer. Le nom est très efficace; il est reconnu d'un océan à l'autre comme étalon de parfaite efficacité policière.

L'honorable M. POWER: Je le sais; mais le bill n'applique pas ce principe. Le bill dit que partout où le nom "Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest" se rencontrera, il sera changé en "Royale gendarmerie à cheval du Canada."

L'honorable M. FOWLER: Il est malheureux qu'ils ne puissent pas conserver l'ancien titre, parce que la Police montée du Nord-Ouest est peut-être la meilleure police du monde. La seule force constabulaire qui puisse lui être comparée est la force Constabulaire irlandaise.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le nom actuel indique son champ d'action, et comme on veut donner juridiction dans tout le Canada à la police nouvelle, on a cru qu'il serait étrange de se servir de l'expression "Nord-Ouest".

L'honorable M. FOWLER: La Police montée du Nord-Ouest s'est fait une belle réputation sous ce titre. Quelle différence peut faire son champ d'action? Il est bien malheureux de changer des choses qui sont des jalons d'histoire dans le pays.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce l'est certainement.

L'honorable M. FOWLER: Certains iconoclastes voudraient renverser toutes les idoles. Je crois jusqu'à un certain point aux idoles, et c'en est une à laquelle je crois.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Dans ce cas il nous faudra laisser Ephraïm s'accrocher à ses idoles.

L'honorable M. FOWLER: C'est ce que je veux.

L'article 1 est agréé.

Paragraphe 1 de l'article 2—Nomination du commissaire et du contrôleur financier.

L'honorable M. POWER: Y a-t-il un commissaire et un contrôleur?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui; le contrôleur est le sous-ministre; le commissaire est le commandant.

L'honorable M. McSWEENEY: Qui est maintenant commissaire?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le colonel Perry. Le contrôleur est M. McLean.

L'honorable M. FOWLER: Le commissaire commandera-t-il tout le corps?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cela est prévu.

L'honorable M. FOWLER: Je crois que c'est un homme excellent. La Police fédérale a manqué d'une bonne direction, à mon avis. Je sais que l'habitude a été de louer très haut l'ancien chef du corps; mais je crois qu'il n'a jamais été à la hauteur. S'il l'avait été, il n'aurait pas fallu reconstruire l'hôtel du Parlement. Voici mon avis, publiquement exprimé.

L'honorable M. POWER: A l'heure actuelle, si je comprends bien, le contrôleur est vraiment le chef de la Police à cheval du Nord-Ouest. En sera-t-il ainsi à l'avenir?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il y aura un chef civil et un chef militaire, ou semi-militaire.

Le paragraphe 1er de l'article 2 est agréé.

Les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 2 sont agréés.

Paragraphe 5 de l'article 2. — Traitement augmenté du commissaire de la Gendarmerie.

L'honorable M. BOSTOCK: Je vois que le traitement du commissaire est porté de \$4,000 à \$5,000 par année. Je crois que l'honorable sénateur disait, hier soir, qu'on se proposait de transférer le commissaire à Ottawa. A l'heure actuelle, le commissaire reçoit le logement et certaines autres choses. Se propose-t-on de lui donner ces avantages quand il viendra ici; ou cette augmentation les compense-t-elle?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Sans être autorisé à le dire, je crois que l'augmentation est en compensation de certaines allocations qui lui donnaient cer-

tains avantages à Regina. Naturellement, il avait sa résidence dans un poste de police, avec ses rations et ainsi de suite. Je ne crois pas que cela soit possible ici.

L'honorable M. POWER: Vous n'êtes pas obligé de l'amener ici.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pas nécessairement.

L'honorable M. BOSTOCK: Dans ce cas, il ne se trouverait pas dans une position financière aussi bonne qu'auparavant. Puis, selon ce paragraphe 1er de l'article en question, le contrôleur est un sous-ministre. Je crois que les appointements des sous-ministres sont aujourd'hui de \$6,000 par an.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. BOSTOCK: Est-il juste que le commissaire, le chef de tout le corps, reçoive des appointements inférieurs à ceux du contrôleur?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne suis pas en posture de dire que certaines allocations ne seront pas faites ou accordées au commissaire. Je ne suis pas assez renseigné sur ce point pour le dire en définitive.

L'honorable M. POWER: N'est-ce pas le cas actuellement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui; on lui fournit le logement, le chauffage, l'eau, l'éclairage, et ainsi de suite. Je doute que cela lui soit donné ici.

L'honorable M. BOSTOCK: Je crois que ce serait un ennui pour lui d'être amené à Ottawa.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je suppose qu'il posera ses conditions avant de venir.

L'honorable M. DANIEL: Ses appointements seront-ils frappés de l'impôt municipal?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il appartiendrait à la municipalité de le dire.

L'honorable M. DANIEL: Je crois que le Parlement devrait décider ce point.

Le paragraphe 5 de l'article 2 est agréé.

Paragraphe 4 de l'article 2. — Qualités requises des officiers et gendarmes (modifiées).

L'honorable M. FOWLER: Je suggère que ce paragraphe soit plus conforme au titre du bill. Ce titre dit: "Loi modifiant la loi de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest". Le paragraphe porte que

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

les hommes ne doivent pas nécessairement savoir monter. Naturellement, il y a deux divisions dans la police: la police fédérale et la police montée; mais il me semble que le bill devrait dire que l'une des qualités des gendarmes à cheval est de pouvoir monter à cheval, parce qu'un gendarme à cheval qui ne saurait pas monter serait un adjoint inutile aux autorités policières dans la poursuite d'un criminel.

L'honorable M. BRADBURY: Il y a deux divisions.

L'honorable M. FOWLER: Je le sais; mais on dit ici que cela ne sera pas une des qualités.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cela peut être prévu par règlement.

L'honorable M. FOWLER: Pourquoi ne pas dire que les candidats à la division montée doivent savoir monter, ou doivent subir un examen d'équitation? Cela couvrirait tout. La législation semble imparfaite ainsi conçue.

L'honorable M. WATSON: Il ne sera pas à cheval s'il ne sait pas monter.

L'honorable M. FOWLER: J'ai vu à cheval des hommes qui ne savaient pas monter. Mais ils ne sont pas restés longtemps en selle.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'aurais cru que ce fût là une disposition inutile, même lorsque la première loi fut adoptée, puisqu'il appartient absolument aux officiers qui contrôlent la police de déterminer les qualités de quiconque veut être admis. Bien que nous biffions cela, les qualités requises pour la division montée peuvent tout aussi bien être exigées que si elles étaient prévues dans les statuts.

Les paragraphes 4 et 6 de l'article 2 sont agréés.

Le paragraphe 1er de l'article 3 est agréé.

Paragraphe 2 de l'article 3. — Le service dans la police du Canada compte pour la pension.

L'honorable M. FOWLER: Comment s'échelonnent les pensions actuelles? Sont-elles semblables pour la police fédérale et pour la gendarmerie à cheval?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami de Selkirk (l'hon. M. Bradbury) s'en informait hier. Il y a un régime de pensions dans la gendarmerie; mais il n'en existe pas dans la police fédérale. Cette dernière n'a aucun droit à la

pension. Mais il y aura une disposition décrétant que tous les agents de la police fédérale ayant cinq années révolues de service, et fusionnés, ou qui s'enrôlent dans ce corps nouveau, auront droit à la pension. Leurs années de service dans la police fédérale comptera comme années de service dans la Gendarmerie à cheval. C'est-à-dire qu'un agent qui aura passé cinq ans dans la police fédérale et cinq ans dans le corps nouveau aura la même qualité qu'un gendarme ayant fait dix années de service dans la Gendarmerie à cheval.

L'honorable M. FOWLER: Et supposons qu'il ait moins de cinq ans de service?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il n'aura pas droit à la rétroactivité; il lui faudra être cinq ans dans le nouveau corps avant d'avoir droit à la pension.

L'honorable M. POWER: Une distinction doit être faite.

L'honorable M. FOWLER: Et la Gendarmerie à cheval? Elle a des rations et est logée dans des casernes. Comment sont classées les soldes de ces hommes? La police fédérale, naturellement, ne sera pas casernée?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non. On lui accordera une compensation équivalente, je suppose.

L'honorable M. FOWLER: Va-t-on la placer sur un pied d'égalité ou au même tarif de solde?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui; c'est ce que je comprends.

L'honorable M. FOWLER: Puis on leur allouera des rations?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 3 sont agréés.

L'article 4 est agréé.

Le préambule et le titre sont agréés.

Le bill est rapporté sans amendement.

BILL DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

ETUDIE EN COMITE; RAPPORT.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat siège en comité relativement au bill 23 "Loi modifiant la Loi ayant pour objet de ratifier deux arrêtés du Gouverneur général en conseil concernant le réseau du chemin de fer Grand-

Tronc-Pacifique." Présidence de l'honorable M. McHugh.

Article 1—Correction d'une erreur d'écriture dans l'arrêté du conseil, tel qu'imprimé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ceci inclut simplement le mot "terminal", oublié dans la législation de la session dernière. On l'insère après le mot "Pacifique", de sorte que la loi se lit: "Grand Trunk Pacific Terminal Elevator" au lieu de "Grand Trunk Pacific Elevator". C'est une simple formalité.

L'article 1 est agréé.

Le préambule et le titre sont agréés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

DEMANDES DE DOCUMENTS

Sur motion d'ajournement:

L'honorable M. BEIQUE: Puis-je attirer l'attention de l'honorable leader du gouvernement sur le fait que déjà, le 22 mars 1918, deux ordres de la chambre ont été votés par l'honorable Sénat sur ma demande, et qu'aucun document n'a encore été déposé. On trouvera la motion à la page 39 des Journaux de 1918.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'y verrai.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à trois heures demain après-midi.

SÉNAT.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Jeudi, 16 octobre 1919.

Le Sénat se réunit à 3 heures p.m.

Prières et affaires de routine.

BILL DES TERRES FEDERALES.

TROISIEME LECTURE AJOURNEE.

L'ordre du jour est la—

Troisième lecture du bill 15, "loi modifiant la loi des terres fédérales".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai annoncée à la Chambre, hier, que je prendrais d'autres renseignements au sujet de la disposition de la Loi des terres fédérales concernant l'octroi de certificats de naturalisation à l'immigrant qui aurait de-

mandé des lettres patentes. Je ne suis guère satisfait de l'explication que j'ai donnée hier. Je crois que la Chambre devrait avoir en main l'information sur laquelle j'ai basé cette déclaration, et je vais permettre l'ajournement jusqu'à ce que j'aie obtenu du ministère de l'Intérieur telle information qui permettrait à la Chambre de discuter davantage cette question, si elle le juge à propos.

La question est ajournée et inscrite à l'ordre du jour pour mardi prochain.

BILL MODIFIANT LE CODE CRIMINEL (ARMES A FEU).

TROISIEME LECTURE.

Bill 24, "Loi modifiant le Code criminel". — L'honorable sir James Lougheed.

BILL CONCERNANT LA GARANTIE DE LA RECOLTE DU BLE.

TROISIEME LECTURE

Bill 20, "Loi continuant en vigueur les pouvoirs de la Commission des inspecteurs de grain du Canada afin qu'elle puisse compléter son travail, et continuer la garantie donnée par le Gouverneur en conseil sur la récolte de blé de 1918". — L'honorable sir James Lougheed.

BILL CONCERNANT LA ROYALE GENDARMERIE A CHEVAL CANADIENNE.

TROISIEME LECTURE.

Bill 22, "Loi modifiant la Loi concernant la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest". — L'honorable sir James Lougheed.

BILL DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

TROISIEME LECTURE.

Bill 23, "Loi modifiant une loi confirmant deux décrets du Gouverneur général en conseil concernant le réseau du Grand-Tronc-Pacifique". — L'honorable sir James Lougheed.

BILL PRIVE.

TROISIEME LECTURE.

Bill 16, "Loi concernant la North Empire Fire Insurance Company". — L'honorable M. Turriff.

BILL CONCERNANT LA LOI D'INTERPRETATION.

ETUDE DE NOUVEAU EN COMITE ET RAPPORTE.

Le Sénat se forme de nouveau en comité sur le bill 4, "Loi modifiant la Loi d'in-

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

terprétation". L'honorable M. McLennan au fauteuil.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, on se rappellera que ce bill avait été pratiquement adopté par le comité général de la Chambre; mais que mon honorable ami de Middleton (l'honorable M. Ross) y a proposé un amendement.

L'honorable M. BEIQUE: Où est l'amendement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'amendement, qu'on trouvera à la page 78 des procès-verbaux, se lit comme suit:

Et la cour de l'Echiquier du Canada aura, sur pétition, le pouvoir et la juridiction de s'enquérir et de déterminer (dans les cas où il n'y a pas de disposition pour compensation) quelles sommes devraient, justement et raisonnablement, être payées à même les fonds publics à des personnes, pour pertes encourues ou dommages subis par suite d'ingérence dans leurs biens du fait de l'exercice par la Couronne de ses droits et devoirs en vertu de telles ordonnances et règlements.

J'ai soumis cette question au Gouvernement et il y a deux obligations à l'amendement. En premier lieu, on pourrait difficilement dire qu'il se rapporte au bill. J'admettrai volontiers qu'il est régulier d'amener un bill du moment qu'il est devant le Parlement de toute façon que le Parlement le désire; mais dans ce cas particulier, nous avons présenté un bill à l'effet d'interpréter des décrets du conseil adoptés sous le régime de la loi des mesures de guerres, et il est maintenant proposé d'attacher à ce bill une disposition créant pour la Couronne une obligation nouvelle en vertu de laquelle des dommages pourront être recouverts sur présentation d'une pétition et l'émission d'un décret. Déjà nous avons dans l'article 7 de la loi des mesures de guerre, une disposition stipulant l'obligation de la Couronne dans des cas où la propriété a été acquise ou employée par la Couronne sous le régime de la loi. Mais ce recours contre la Couronne est limité à cette classe de cas particuliers. Si nous créons une nouvelle obligation, aussi large et étendue que celle proposée par mon honorable ami de Middleton, cela imposera à la Couronne une obligation dont on saurait à peine prévoir la portée. Il n'existe aucune raison valable pour forcer la Couronne en ce temps-ci à reconnaître une obligation de cette nature, et pour ceci: s'il y a contre la Couronne une réclamation manifeste à cause de certaines actions accomplies en vertu de la loi des mesures de guerre, il n'y a présentement rien qui empêche ceux qui ont subi des

dommages de demander compensation de la part de la Couronne; mais on ne devrait pas stipuler que ce droit est obligatoire. Nous ne saurions dans le moment prévoir quelle sorte de cas pourrait se présenter, créant une obligation d'une nature des plus sérieuses et générales. Par exemple, comme je le comprends, l'organisation hydro-électrique d'Ontario réclame déjà du Gouvernement fédéral des dommages très élevés à cause de certaines ordonnances édictées pendant la guerre, et il y a d'autres réclamations de ce genre qui sont indéfinissables; mais qui dépasseraient presque toute mesure possible dans l'étendue des dommages qui pourraient être réclamés. Dans les conditions extraordinaires que la poursuite de la guerre a fait naître, et dans les conditions extraordinaires que le Gouvernement a dû surmonter pour faire face à toutes ses obligations, non seulement internes mais externes, ce serait assurément de très mauvaise politique, à l'égard de ceux qui se sont lancés dans d'aussi vastes entreprises que celles que nous avons vu exécuter, et exécutées à un profit très substantiel pour les intéressés, de reconnaître des réclamations autres que celles que la Couronne doit en équité compenser. Voici ce que je prétends: Que si des dommages de ce genre ont été subis par quelque personne ou organisation, celle-ci pourrait s'adresser au Gouvernement et celui-ci, je n'en ai aucun doute, reconnaîtra volontiers toute réclamation basée sur l'équité. Pour ces raisons je dois m'opposer à la proposition faite par mon honorable ami de Middleton.

L'honorable W. B. ROSS: Honorables messieurs, je crois avoir donné quelques courtes explications de l'amendement lorsque je l'ai proposé. Il y a deux manières par lesquelles la Couronne peut se prévaloir, et qu'elle s'est prévaluée, du droit de prendre ou d'exproprier la propriété. L'une de ces manières c'est par prérogative royale. Vous verrez, si vous lisez un certain nombre d'arrêtés du conseil—je ne dis pas tous, parce que je ne les ai pas tous examinés—que, dans nombre de cas; ils disent: "en vertu du statut", ou "en vertu du pouvoir conféré par la prérogative royale".

Il pourrait arriver qu'il n'y eût pas d'autorité pour prendre ou exproprier la propriété en vertu du statut; mais, pendant la guerre, le Gouvernement pouvait se prévaloir de la prérogative royale. La différence qu'il y a entre la propriété prise en vertu de la prérogative royale et celle prise en vertu de la loi, c'est que: si elle est prise de par la prérogative royale, vous n'avez au-

cun recours contre la Couronne, soit par pétition de droit, soit par tout autre genre d'action; vous n'avez qu'à accepter ce qu'il plaira à la Couronne de vous donner et si elle dit: "Nous ne vous donnerons rien", vous devez vous soumettre. Tel est l'effet de la prérogative royale, qu'on dit être fondée sur la nécessité. Une grande lutte a eu lieu cette année dans les cours d'Angleterre sur la question de savoir si l'on peut se prévaloir de la prérogative royale pour faire une chose dont l'accomplissement est stipulé par un statut. Il a été décidé que le droit de prérogative se trouve de la sorte absorbé et qu'il n'y a aucune nécessité d'exercer cette prérogative.

Quand vous vous basez sur le statut, de deux choses l'une ou l'autre peut arriver. Le statut peut stipuler qu'il y aura compensation, ou bien il peut n'en faire aucune mention. En Angleterre, en 1915, quand elles ont dû juger cette question, vu qu'on s'emparait de beaucoup de propriétés en vertu du statut, les cours ont déclaré: "La Couronne n'a aucun droit de prérogative; vous pouvez vous adresser aux tribunaux, tel que stipulé par le statut." Mais elles ont reconnu qu'il y avait un grand nombre de cas où il n'y avait aucune disposition, soit pour une compensation soit pour indiquer comment une compensation pourrait être fixée. Dans un jugement rendu par la chambre des pairs, lord Wrenbury dit:

Par proclamation royale du 31 mars 1915, on a créé une commission royale d'enquête pour s'enquérir, déterminer et rapporter quelles sommes (dans tout cas non autrement prévu) devraient, justement et raisonnablement, être payées à même les fonds publics à des personnes pour pertes encourues, ou dommages subis par suite d'empiètements sur leurs biens du fait de l'exercice par la Couronne de ses droits et devoirs pour la défense du royaume.

La différence entre ce qui est ici déclaré et ce qui est proposé dans l'amendement que j'ai soumis à la Chambre se résume pratiquement, comme je l'ai fait remarquer dans le temps, à ceci, qu'en Angleterre on a nommé une commission, tandis que j'ai tenté d'éviter cela et de référer la chose à la cour de l'Echiquier, où il y a deux juges. Ce qu'on a stipulé en Angleterre est la même chose que nous devrions, je crois, stipuler ici, savoir, que dans le cas où une propriété a été prise par prérogative royale en vertu de ces décrets du conseil, et qu'on n'a édicté aucune disposition pour une compensation, ou qu'on n'a préparé aucune méthode pour évaluer la compensation, alors le sujet ne devrait pas être dépossédé de sa propriété.

Un autre cas s'est présenté, connu sous le nom de l'affaire de l'hôtel Keyser, qui

est peut-être la cause la plus célèbre qu'on ait plaidée en Angleterre depuis des années. Cette cause a été portée jusqu'à la Chambre des pairs, et au cours de toute la procédure les juges et les avocats ont avancé la même prétention, savoir, qu'aucun sujet britannique, dont la propriété a été endommagée ou prise par prérogative royale, ou par tout autre procédé, ne pouvait être forcé à renoncer à une juste réclamation de dommages qu'il pourrait obtenir. Dans l'ancien temps, sous le régime de la prérogative royale, un homme n'obtenait rien du tout. Si le royaume était envahi et qu'une armée crût devoir camper sur son terrain et bouleverser sa terre, le propriétaire n'avait aucun recours et il devait en porter tout le fardeau. Il y a de cela trois ou quatre cents ans passés. On a reconnu en Angleterre l'injustice de ce procédé qu'on a changé de telle sorte que l'homme pût être indemnisé et la perte répartie entre tous les sujets du roi.

Si vous examinez l'article 7 de la Loi des mesures de guerre, vous verrez qu'il est très limité. Il stipule simplement ceci :

Dans tous les cas où Sa Majesté se sera approprié une propriété ou son usage...

Le premier point essentiel, c'est que la propriété doit être appropriée. Si Sa Majesté a donné à A le droit d'empiéter sur la propriété de B, on ne pourrait pas dire qu'elle s'est approprié la propriété, et la loi ne s'applique donc pas à un cas de ce genre. Puis l'article continue :

...se sera approprié une propriété ou son usage, en vertu des dispositions de cette loi, ou de tout arrêté du conseil, d'une ordonnance ou d'un règlement s'y rapportant, et que compensation devra en être faite en conséquence...

Si l'arrêté du conseil ne parle pas de compensation, un homme n'a aucun recours du tout.

L'honorable M. DANDURAND : Ne pourrait-il pas procéder par pétition de droit ?

L'honorable W. B. ROSS : Non.

L'honorable M. DANDURAND : L'honorable sénateur a-t-il l'intention de stipuler par son amendement que le sujet pourrait poursuivre sans pétition de droit ?

L'honorable W. B. ROSS : Il pourrait le faire ou non. Je pourrais dire que je n'ai aucune connaissance de réclamations existantes; je ne m'occupe d'aucun cas connu; je considère le statut et les arrêtés du conseil, et je constate une grande lacune dans la procédure existante en ce qui concerne la compensation. L'amendement n'est efficace que lorsqu'il n'y a aucune méthode existante de réclamer une compensation. S'il y

L'hon. M. ROSS (Middleton).

a un autre moyen en vertu du statut, ou par pétition de droit, alors mon amendement ne s'applique pas. Il ne réfère qu'à la classe de cas qui ne sont pas prévus, mais qui pourraient très bien exister. Je serais surpris si quelque cas de ce genre ne se présente pas d'après l'arrêté du conseil existant. Si le Gouvernement sait qu'il n'existe aucun cas semblable, je ne vois pas pourquoi il s'oppose à l'amendement. A mon point de vue, c'est simplement une question de justice d'homme à homme et entre le sujet et la Couronne. Celle-ci a le droit de poursuivre un sujet; pourquoi un sujet n'aurait-il pas le droit de poursuivre la Couronne? On dira, sans doute, que ceci ouvrira la porte à une foule de fausses réclamations. On pourrait dire la même chose des procès devant les tribunaux; mais, nous le savons, pas une cause sur cinquante mille n'est rayée du rôle parce que la réclamation serait fautive ou vexatoire. Si quelqu'un intentait une action de ce genre contre la Couronne, la pénalité serait la même qu'on impose dans toute cour quelconque, savoir: il serait condamné à payer les frais, s'il ne réussit pas à établir sa réclamation; ou si celle-ci est sans fondement, elle pourrait être déboutée.

L'honorable M. ROCHE : D'après les remarques de l'honorable représentant de Middleton (l'honorable M. Ross), je comprends que toute personne ayant une réclamation en dommages pour n'importe quel tort infligé par le Gouvernement, n'a aucun droit de présenter sa réclamation; mais que le Gouvernement, par pure bienveillance, peut, à son gré, permettre que la cause soit réglée par la cour de l'Echiquier, ou qu'il peut refuser ce permis, s'il le désire.

L'honorable M. ROSS : Il y a une disposition pour soumettre une certaine classe de causes à la cour de l'Echiquier; mais il peut exister toute une catégorie de causes pour lesquelles il n'y a aucune disposition. Supposant qu'une propriété soit prise en vertu de la prérogative royale, le propriétaire n'a aucun recours en droit commun ou par statut.

L'honorable M. ROCHE : Je vais citer un cas concret. Je possède à Halifax des docks à côté du quai des chemins de fer dont se servaient amplement les transports. Les compagnies des chemins de fer ont construit leur quai au large, couvrant presque toute l'étendue d'eau et ne laissant que peu d'espace aux vaisseaux pour entrer aux docks. J'avais des steamers à mon quai et le premier officier de marine leur commande de

sortir pour faire de la place aux transports qui entraient. Je me suis rendu auprès de lui; lui ai fait voir une carte et je lui ai dit que les navires amarrés à mon quai se trouvaient entièrement dans mes eaux. Il m'a répondu qu'il agissait sous le régime de la Loi des mesures de guerre. Je ne sais pas qui il représentait — le gouvernement du Dominion ou le gouvernement britannique? C'était un officier de la marine britannique. Je lui ai dit: "Je suis disposé à vous aider de toute manière possible; si vous voulez des facilités, je suis consentant à vous les donner; mais vous ne devriez pas exercer le droit de me priver de l'usage de ma propre propriété quand vous pouvez avoir accès au quai d'une façon." Je ne sais s'il agissait en vertu de la prérogative royale, d'un statu anglais, ou d'une loi fédérale. Il m'a dit qu'il agissait sous le régime de la Loi des mesures de guerre.

L'honorable M. ROSS: L'honorable sénateur pourrait possiblement avoir grand besoin de l'aide de cet amendement.

L'honorable M. BELCOURT: Je n'étais pas présent lorsque la discussion a commencé; mais j'appuie volontiers l'amendement de l'honorable représentant de Middleton. La seule disposition à la portée de gens ayant contre la Couronne des réclamations à cause de propriétés prises pendant la guerre est, je crois, l'article 7 de la loi des mesures de guerre, qui stipule que le ministre de la Justice pourra référer aux tribunaux des réclamations du genre de celles dont nous parlons en ce moment. Pourquoi tout sujet n'aurait-il pas le droit de demander que ces questions soient décidées par la cour de l'Echiquier? Je comprends que le but de mon honorable ami est de garantir à tout sujet, si le ministre de la Justice ne voulait pas en référer à la cour de l'Echiquier sous le régime de la loi des mesures de guerre, que son recours ordinaire lui sera conservé.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne vois aucun inconvénient à adopter l'amendement proposé et je pense que son adoption serait d'un avantage considérable pour le public. La seule difficulté est de s'expliquer pourquoi il doit être incorporé dans la loi d'interprétation.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je n'hésite pas à dire, honorables messieurs, que le temps n'est pas encore arrivé pour créer une obligation de ce genre sans avoir eu toute l'information voulue et connaître s'il existe quelque classe de réclamation non encore présentée au Gouvernement

et pour laquelle il y aurait lieu de supposer que compensation ne serait pas accordée. Je pense qu'il serait très imprudent de la part du Gouvernement de reconnaître une catégorie de réclamations qui pourraient se chiffrer dans les millions de dollars, des réclamations qui n'ont pas encore été reconnues et dont il ne connaît absolument rien. Il me semble qu'il sera assez tôt d'adopter une législation de cette nature quand nous entreprendrons de régler les nombreuses transactions auxquelles la guerre a donné lieu, ce qui nous mettra en possession de renseignements beaucoup plus précis que nous n'en avons à l'heure actuelle. Il serait peu désirable à cette époque, où le Gouvernement est à se débattre dans des embarras financiers, d'ouvrir un nouveau débouché par lequel des millions de dollars pourraient être réclamés du Gouvernement.

L'honorable M. DANDURAND: La réponse évidente à cette objection me paraît être que personne ne voudrait mettre le Gouvernement du Canada dans une position différente de celle occupée par aucun particulier. Les cours de justice sont ouvertes aux individus pour la présentation de réclamations quelconques contre tous autres particuliers, et le tribunal décide. Voilà où je diffère d'opinion avec mon honorable ami. En établissant une condition privilégiée pour l'Etat, quand des dommages ont été causés, ou que l'on prétend avoir été causés...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais la Loi des mesures de guerre contient déjà une disposition pour le cas où des propriétés ont été prises, appropriées, ou employées par la Couronne.

L'honorable W. B. ROSS: Elle ne dit pas "employées".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Permettez-moi de la lire:

Dans tous les cas où Sa Majesté se sera approprié une propriété ou son usage en vertu des dispositions de cette loi, ou de tout arrêté en conseil, ordonnance ou règlement s'y rapportant, et que compensation devra en être faite en conséquence et qu'on n'aura pu s'entendre à ce sujet, le ministre de la Justice devra référer la réclamation à la cour de l'Echiquier.

Ceci, il me semble, ouvre un champ assez vaste aux personnes qui auraient des réclamations à présenter contre la Couronne. Mon honorable ami (l'honorable M. Ross) a parlé de l'exercice de la prérogative de la Couronne; mais c'est là une théorie depuis longtemps abandonnée, en tant que cela se

rapporte à un refus de compensation par la Couronne. Je ne crois pas qu'aucune personne viendra prétendre que la Couronne exerce strictement sa prérogative en s'emparant de propriétés, ou en refusant de dédommager ceux qui, de bonne foi, ont subi des dommages en raison de quelque action de la Couronne. Toute la tendance de la législation, au cours des vingt-cinq dernières années, a été de mettre la Couronne précisément dans la même position qu'un simple particulier. Mais voici une situation extraordinaire découlant de la guerre, et il n'est pas désirable que la facilité accordée pour la revendication de réclamations soit étendue davantage avant que nous ayons de plus complètes informations. Je tiens à dire ceci, que dans chaque cas où une personne ou une corporation aura subi des dommages causés par la Couronne, le Gouvernement donnera à la réclamation toute la considération voulue. Je crois pouvoir dire que tout honorable membre de cette Chambre est parfaitement convaincu que, si une réclamation valable est soumise à la Couronne pour dommages subis par un particulier, cette réclamation recevra toute la considération voulue. C'est une toute autre affaire, cependant, de créer par statut une obligation et de conférer à la cour une juridiction lui permettant de régler immédiatement la question.

L'honorable W. B. ROSS: Je crois que c'est un fait bien connu par tout le Canada, en ce qui concerne tous les gouvernements qui se sont succédés à Ottawa, aussi bien que tous les gouvernements provinciaux, que le droit de poursuivre la Couronne par pétition de droit n'a pas été exercé ici comme il l'a été, de temps presque immémorial, en Angleterre. Un homme obtient une pétition de droit, en Angleterre, comme une chose toute naturelle. Tout individu qui aurait demandé au procureur général d'Angleterre une pétition de droit et qui ne l'aurait pas obtenue dans un délai raisonnable, pourrait faire renverser n'importe quel gouvernement au pouvoir en Angleterre. Mais le Gouvernement à Ottawa—je ne parle pas du présent gouvernement, mais de tous les gouvernements—et tous les gouvernements provinciaux vous diront: "Si votre réclamation est bonne, nous ne vous donnerons pas une pétition de droit, parce que vous allez gagner; si elle est mauvaise, nous vous laisserons avoir une pétition de droit, parce que vous ne pouvez pas réussir". C'est à peu près la situation. Vous vous mettez le doigt dans l'œil...

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

L'honorable M. BELCOURT: Et vous restez ainsi des mois et des mois.

L'honorable W. B. ROSS: ... en allant demander au Gouvernement la permission d'intenter une action. Une des dispositions de l'article 15 du bill concernant les chemins de fer canadiens nationaux, adopté l'hiver dernier,—une disposition que j'estime excellente et sur laquelle, je m'en souviens, l'honorable représentant d'Halifax (l'honorable M. Power) a attiré l'attention dans le temps—est la clause stipulant que toute personne ayant une réclamation contre la compagnie de chemins de fer pourrait la poursuivre devant toute cour de juridiction compétente au Canada, et que, de même façon, la compagnie pourrait poursuivre toute personne dans n'importe quelle cour. Il y a là égalité parfaite. Si ce principe était appliqué à tous les rapports entre le sujet et la Couronne, je n'ai aucun doute qu'avec le temps il en résulterait que les gens, dans leurs transactions avec la Couronne, seraient disposés à être plus justes et plus raisonnables; mais, comme question de fait, aujourd'hui, à cause de la façon dont la Couronne traite le sujet, celui-ci a conçu l'idée que, s'il y a la moindre chance d'avoir le dessus sur la Couronne, il est parfaitement légitime d'en profiter, parce que la Couronne peut le déposséder de ses biens pendant des années sans lui payer d'intérêt, tandis que, si la Couronne a, de son côté, une réclamation, elle est sûre de la faire valoir.

Mais voici le point. Si, comme le dit l'honorable leader du Gouvernement, il y a quelque danger que des réclamations surgissent, n'est-ce pas là la raison même d'avoir cette législation? Si quelqu'un a une réclamation, pourquoi n'y aurait-il pas une méthode d'en vérifier le montant? Pourquoi ne pas lui donner son dû? Le fait est que, bien que le Gouvernement puisse dire: "Nous ne prendrons pas en vertu de la prérogative royale la propriété sans compensation de quelque sorte", il a le droit de fixer exactement le montant qu'il voudra donner. Vous verrez que, dans le cas même que j'ai mentionné, celui de l'hôtel Keyser, le tribunal anglais a posé nettement le principe que si votre propriété est prise de par la prérogative royale, il n'y a aucun recours possible en droit; vous n'avez droit qu'à ce que la Couronne décidera bénévolement de vous accorder. S'il n'y avait pas un danger possible d'injustice très grande, je n'insisterais pas sur cet amendement.

L'honorable M. BELCOURT: Je désire souscrire à la théorie énoncée par mon honorable ami, que la Couronne ne devrait pas être placée en meilleure posture que le sujet ordinaire, ou dans toute posture différente; que le sujet devrait avoir autant de facilité à exercer un droit, ou à revendiquer une réclamation contre la Couronne que celle-ci en a contre le sujet. Mais tout avocat sait qu'il n'en est pas ainsi. Je pourrais moi-même, si j'en avais le temps, citer des cas qui étaient à mon avis absolument bien fondés et dans lesquels on a refusé le fiat demandé. Il y a des quantités de cas qui attendent un fiat depuis des années—dans lesquels le droit de poursuivre les réclamations a été refusé jusqu'à ce qu'elles fussent prescrites, ou bien que les témoins fussent disparus, et qu'il fût devenu absolument impossible de les établir. Nous savons tous que ceci pourrait arriver dans le cas actuel tout comme dans des cas antérieurs. L'octroi d'un fiat a toujours été considéré en quelque sorte inadmissible, et il me semble que le temps est arrivé pour que cette objection disparaisse complètement. Pour cette raison, j'appuie la prétention qu'on devrait permettre de poursuivre, de la façon indiquée par l'amendement, c'est-à-dire, par pétition à la cour, les réclamations qui n'ont pas été référées par le ministre de la Justice, en vertu de l'article 7. Pourquoi devrait-il exister une différence entre la Couronne et le sujet? Pourquoi, en ces temps de démocratie, la Couronne devrait-elle se mettre dans la position d'avoir le droit de prendre ma propriété et de me payer que si elle le juge à propos?

L'honorable M. BOSTOCK: Elle n'est pas tenue de vous payer du tout.

L'honorable M. BELCOURT: Comme le dit mon honorable ami, elle n'est pas tenue de me payer du tout, si elle décide de ne pas payer. L'homme qui, sur pétition, se présente devant la cour d'Echiquier, soumettant une réclamation contre la Couronne, le fait à son propre risque. S'il ne peut établir sa poursuite, il doit en payer les frais. C'est là la garantie accordée dans toutes les autres cours de justice contre les personnes trop empressées à présenter des demandes qu'elles ne peuvent justifier. Telle est la pénalité. Si le demandeur échoue, il lui faut payer les frais.

L'honorable M. DANDURAND: Il existe, au ministère de la Justice, un étrange cours d'idées. Je ne parle pas d'aujourd'hui; je parle d'hier et d'avant hier. Quand on a soumis et discuté une réclamation, on

demande ensuite, l'opinion du ministère de la Justice. Son opinion peut être défavorable au réclamant. Alors celui-ci dit: "Donnez-moi un fiat." Le ministère de la Justice semble s'imaginer que cela serait incompatible avec sa décision s'il ouvrait les cours au réclamant et lui donnait le droit d'éprouver la validité de son opinion. J'ai constaté dans nombre de cas que le ministère a refusé obstinément d'accorder ce que demandait le sujet—le droit d'éprouver la validité de l'opinion du ministère de la Justice devant les tribunaux.

L'amendement de l'honorable M. ROSS est rejeté: Pour, 18; contre, 27.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur qui a exprimé l'opinion que l'amendement qu'on vient de rejeter serait tellement général dans son application qu'il pourrait conduire à des conséquences imprévues, voudra-t-il expliquer à cette Chambre la raison qui a induit le ministère de la Justice à introduire ce bill modificatif? J'avoue que j'éprouve quelque hésitation à appuyer ce bill, parce qu'on dirait qu'il a été présenté dans le but de couvrir un cas spécial, et je me méfie toujours d'une loi générale préparée pour convenir à un cas spécial. Je pense que mon honorable ami (l'honorable sir James Lougheed) ne contestera pas la justesse de cette prétention, que le Parlement a le droit d'être informé des motifs d'un ministère qui lui soumet un amendement à une loi générale. Cet amendement à la loi d'interprétation peut s'appliquer à une multitude de lois passées par les arrêtés généraux en conseil et pourrait nous conduire en pleine ténèbre—beaucoup plus loin, peut-être, que nous irions si nous connaissions ce qui a poussé le ministère à proposer ce bill. Si mon honorable ami nous indiquait le cas concret qui a induit le ministère à suggérer cet amendement à la loi existante, cela serait de beaucoup plus satisfaisant.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Apparemment, mon honorable ami, n'était pas présent quand j'ai proposé la deuxième lecture du bill, et que j'en ai expliqué la raison. Je dirai à mon honorable ami que, comme il le sait d'ailleurs, un grand nombre d'arrêtés en conseil ont été adoptés sous le régime de la loi des Mesures de Guerre. Ce groupe d'arrêtés en conseil est pratiquement de la loi statutaire, en tant que leur effet est concerné. La loi d'Interprétation ne s'appliquait pas aux décrets de l'exécutif; il a donc fallu adopter un arrêté en conseil en vertu de la loi des Mesures de

Guerre, déclarant que la loi d'Interprétation s'appliquerait à tous les arrêtés adoptés sous le régime de la loi. Ce dernier arrêté en conseil, adopté le 26 juin 1917, se lit comme suit—j'omets le texte formel :

Ordonne et déclare par les présentes que toute disposition de la loi d'interprétation, Statuts révisés du Canada, 1906, s'étendra et s'appliquera à toute ordonnance et règlement antérieurement ou ci-après adoptés par le Gouverneur en conseil en exécution des pouvoirs conférés par la loi des mesures de guerre, 1914, excepté en tant que telle disposition (a) est incompatible avec l'intention ou l'objet de telle ordonnance ou règlement, ou (b) donnerait à aucun mot, expression ou clause de toute telle ordonnance ou règlement une interprétation répugnant à la matière traitée ou le contexte, ou (c) est déclarée dans toute telle ordonnance ou règlement ne pas y être applicable.

Cet arrêté en Conseil donné une interprétation pour tous les arrêtés adoptés sous le régime de la Loi des mesures de guerre. Mais dès que la proclamation de paix sera publiée, cet arrêté en Conseil tombera immédiatement et il n'y aura aucune disposition d'interprétation pour les arrêtés adoptés en vertu de la Loi des mesures de guerre, et en conséquence desquels certaines affaires devront être conclues. Il est donc nécessaire de le remplacer par législation statutaire, et nous incorporons simplement cet arrêté en Conseil dans le bill qui nous est maintenant soumis. Il applique simplement la loi d'interprétation des statuts révisés aux arrêtés en Conseil qui survivront, en tant qu'il s'agira de compléter des actes ou des choses en vertu de ces arrêtés.

L'honorable M. BELCOURT: Je désire, au point où nous en sommes, renouveler ma protestation contre le bill. Lors de la deuxième lecture, j'ai attiré l'attention du Sénat sur l'article 8 de la Loi d'interprétation, qui se lit comme suit :

Toute loi pourra être amendée, modifiée ou abrogée par une loi adoptée à la même session du Parlement.

Maintenant il faut lire ce bill en relation avec d'autres articles de la Loi d'interprétation, y compris l'article 8, que je viens de citer. Le bill actuel perpétue pour un temps indéfini le pouvoir du Gouvernement de légiférer par arrêté en Conseil, même après la proclamation de paix. Vous devez lire l'article 8 comme s'il déclarait: "Tout arrêté en Conseil pourra être amendé, modifié ou abrogé". Nous allons avoir la déclaration de la paix dans un mois ou deux, ou possiblement en moins d'une semaine, et alors la Loi des mesures de guerre cessera d'être en vigueur. Tous les arrêtés en Conseil qui ont été adoptés en vertu de la loi des mesures de guerre tomberont aussi, com-

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

me mon honorable ami (l'honorable sir James Lougheed) vient de le dire à la Chambre. L'effet de ce bill, s'il devient loi, sera de permettre au Gouvernement d'amender, modifier ou abroger n'importe lequel de ces arrêtés qui, autrement, deviendraient nuls. En d'autres termes, l'effet de ce bill, s'il est adopté, est de perpétuer le gouvernement par arrêté en Conseil, comme nous l'avons eu pendant cinq années. Je ne sais pas si le Gouvernement va faire cela. J'espère bien qu'il n'aura pas recours à un truc aussi désespéré, comme je l'appellerais; mais il sera possible au Gouvernement d'en agir ainsi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'honorable sénateur serait-il assez bon de lire tout l'article?

L'honorable M. BELCOURT: Je vais le lire en entier :

Toute loi pourra être amendée, modifiée ou abrogée par une loi adoptée à la même session du Parlement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, adoptée par le Parlement du Canada.

L'honorable M. BELCOURT: Mais cela ne saurait s'appliquer aux arrêtés en Conseil. Mon honorable ami sait très bien que la seule disposition de l'article 8 qui doit être considérée, par rapport à ce bill, est la première partie de l'article :

Toute loi pourra être amendée, modifiée ou abrogée.

C'est-à-dire. "Tout arrêté en conseil pourra être amendé, modifié ou abrogé". Les mots qui suivent ne s'appliquent qu'à une loi du Parlement et ne s'appliquent pas aux arrêtés en conseil. Je dis donc que les arrêtés en conseil eux-mêmes pourront être amendés, modifiés ou abrogés, malgré que le pouvoir d'adopter des arrêtés en conseil sera complètement disparu en raison de la proclamation de la paix.

J'ai déjà fait cette protestation antérieurement, et je désire la renouveler maintenant. Je ne suppose pas que ma protestation ait aucun effet, mais, siégeant ici en qualité de législateur, je crois qu'il est de mon devoir de faire pour le moins remarquer l'usage qu'on pourrait faire de ce bill, et je ne sais pas si l'on n'a pas l'intention d'en faire un tel usage. En tout cas, je veux en faire voir l'application possible.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Dans une circonstance antérieure, j'ai pris la liberté d'exprimer mon dissentiment sur l'interprétation donnée à l'article 8 par mon honorable ami, et je tiens à saisir cette occasion nouvelle pour dire que je diffère tellement de son opinion sur cette clause

que je considère cette opinion comme non fondée. Il faudrait que le Parlement adoptât une loi avant que le bill ait l'effet indiqué par mon honorable ami; et je crois que mon honorable ami est aussi convaincu que moi que, une fois la paix proclamée, il n'y a aucune intention de perpétuer ces arrêtés en conseil et de violer ainsi l'esprit qui anima le Parlement par lequel la loi a été adoptée. Aucun gouvernement ne pourrait survivre longtemps au subterfuge indiqué par mon honorable ami.

L'honorable M. POWER: Il y a peut-être dans l'argument de mon honorable ami d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt) plus de force que le leader de la Chambre ne semble le croire. Ce que je trouve à redire au sujet de cette mesure, c'est que, bien qu'il soit sans doute désirable que tous arrêtés en conseil adoptés sous le régime de la loi des Mesures de Guerre soient considérés comme autant de lois statutaires, je ne pense pas que le pouvoir doive aller plus loin. La clause que nous avons sous les yeux va beaucoup plus loin. Elle dit:

Toute disposition de la loi d'interprétation s'étendra et s'appliquera à toute ordonnance et règlement antérieurement ou ci-après adoptés...

En premier lieu, je ne pense pas que le mot "ci-après" devrait se trouver là. L'article continue:

...adoptés par le Gouverneur en conseil dans l'exécution des pouvoirs conférés par statut.

Il me semble que la mise en vigueur de cette mesure devrait être restreinte aux pouvoirs conférés par la loi des Mesures de Guerre; et je pense que l'honorable représentant de Middleton (l'honorable M. Ross) et l'honorable représentant d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt) sont probablement d'accord sur le point qu'elle ne devrait pas être étendue au delà des pouvoirs conférés par la loi des Mesures de Guerre. Dans l'état actuel, nous ne savons pas au juste ce que nous proposons de faire.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur déclare très ouvertement son opinion sur le but de ce bill. Supposons que son opinion soit rejetée par la majorité de ses collègues, dans quelle position se trouvera-t-il placé? Je suppose qu'il devrait offrir sa démission. Afin d'obvier à cette calamité, ne pourrait-il pas ajourner la discussion de ce bill et demander l'opinion du ministère de la Justice sur le point soulevé par l'honorable représentant d'Ottawa?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je puis dire que le ministère de la Justice est

responsable de ce bill et que je le présente sur sa demande. Quand ce bill a été adopté par la Chambre des communes, où il y a nombre d'avocats éminents, on ne l'y a pas apparemment considéré avec autant de défiance qu'en cette Chambre. De plus, je n'hésite pas à dire qu'à mon humble opinion, il ne justifie pas l'interprétation que d'honorables sénateurs insistent à lui donner. Il rend simplement la loi d'Interprétation applicable aux arrêtés en conseil adoptés en vertu de la loi des Mesures de Guerre, aussi longtemps qu'ils resteront en vigueur.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est rapporté sans amendement.

BILL DU TRAITE DE PAIX.

AMENDEMENT DES COMMUNES ADOPTE.

L'ordre du jour est l'

Etude de l'amendement apporté par la Chambre des communes à l'amendement fait par le Sénat au bill 3, "loi ayant pour objet de mettre en vigueur le traité de paix conclu entre Sa Majesté et certaines autres puissances".—L'hon sir James Lougheed.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, j'ai l'honneur de proposer:

Qu'un message soit envoyé à la Chambre des communes pour informer cette Chambre que le Sénat approuve l'amendement de la Chambre des communes aux amendements du Sénat au bill 3, "loi ayant pour objet de mettre en vigueur le traité de paix conclu entre Sa Majesté et certaines puissances".

L'honorable M. POWER: Ne serait-il pas plus régulier de consulter la Chambre d'abord et d'adopter la résolution ensuite?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ceci doit se faire sur résolution. Je suppose que c'est le seul moyen de soulever la question, et c'est pour cela que j'ai proposé une résolution. On se rappellera que le bill a été amendé, probablement par inadvertance, à la demande du Gouvernement, de manière à donner le pouvoir nécessaire pour la ratification des divers traités qui pourront être conclus entre les alliés et les nations ennemies. Comme l'amendement comprendrait la ratification de traités dont le Parlement n'a pas encore été informé, la Chambre des communes a pensé qu'il serait peu judicieux d'aller jusqu'à ce point; mais vu que le traité autrichien a été ratifié, on a cru désirable que le bill couvre ce traité aussi bien que le traité allemand. En conséquence, le bill a été limité à ces deux traités.

L'honorable M. BOSTOCK: Je crois que le Gouvernement, tel que représenté dans la Chambre des communes, doit être plutôt félicité de la position qu'il a prise. L'honorable représentant d'Ottawa (l'hon. M. Belcourt) a soulevé le point qu'il n'était pas sage de notre part de ratifier des traités dont nous ne connaissions rien. Apparemment il y a eu quelque différence d'opinion entre le Gouvernement, tel que représenté en cette Chambre, et le Gouvernement tel que représenté ailleurs.

L'honorable M. BELCOURT: Pourquoi ne serions-nous pas conséquents. Nous avons l'exemple de la Chambre des communes en ce qui concerne le traité avec la Turquie; pourquoi ne pas appliquer la même règle pour le traité avec l'Autriche? Nous ne l'avons pas plus vu que nous n'avons vu le traité conclu avec la Turquie. On nous a dit que le traité de l'Autriche avait été signé, mais c'est là tout. Je crois que le Gouvernement aurait droit à plus d'éloges s'il amendait encore le bill en le limitant au traité conclu avec l'Allemagne.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois qu'à la Chambre des communes on a fait remarquer que le traité autrichien, en tant qu'il intéresse le Canada était pratiquement une répétition du traité allemand.

L'honorable M. DANDURAND: N'a-t-il pas été signé par des représentants canadiens?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est ce que je comprends.

L'honorable M. BELCOURT: Il est exactement le même, n'est-ce pas?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On me dit qu'il l'est, pour ce qui a trait au Canada.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur peut-il nous dire si les traités avec la Bulgarie et la Turquie ont été signés?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne suis pas informé qu'ils aient été signés.

La motion est adoptée.

BILL DU SERVICE CIVIL.

De la Chambre des communes est reçu un message avec le^e bill 18, "loi modifiant la Loi du Service civil, 1918"—L'honorable sir James Lougheed.

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Quand ce bill subira sa deuxième lecture, je proposerai qu'il soit référé à un comité spécial. Je crois qu'il serait désirable de l'étudier de cette manière et j'en donne avis à mon honorable ami afin qu'il puisse prendre la question en considération.

L'honorable M. BOSTOCK: A-t-on l'intention de faire venir les messieurs qui ont réglé la classification?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois qu'on laissera à la discrétion du comité de s'enquérir du sujet comme il le jugera bon.

Le Sénat s'ajourne à mardi prochain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT.

Mardi, 21 octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à 3 heures p.m.

Prières et affaires de routine.

SUBVENTIONS DE CHEMINS DE FER.

QUESTION.

L'honorable M. CASGRAIN demande au Gouvernement:

1. Quel est le montant des subventions payées au réseau du Grand-Tronc pendant les soixante-cinq dernières années?
2. Quel est le montant des subventions payées au chemin de fer Pacifique-Canadien pendant les trente-sept dernières années?
3. Quel est le montant des subventions payées au chemin de fer Nord-Canadien pendant les vingt-cinq dernières années?
4. Quel est le montant des subventions payées au chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à Wolfe Creek, ou à un pont situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Voici l'information, en tant que le ministère des Chemins de fer et des Canaux est intéressé:

1. Réseau des chemins de fer Grand-Tronc, \$15,142,633.34; chemin de fer Grand-Tronc, pont Victoria, \$500,000; total, \$15,642,633.34.
2. Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien: Construction originale, \$25,000,000; extension du Pacifique-Canadien (rive nord), \$1,500,000; voies d'embranchement, \$5,369,374.70; total, \$31,869,374.70.

3. Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien: compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, \$1,909,132; compagnie du chemin de fer Québec-Nord-Canadien (autrefois le chemin de fer Grand-Nord, Québec), \$1,265,357.14; compagnie du chemin de fer Québec-Nord-Canadien (autrefois chemin de fer Châteauguay et Nord), \$391,819.75; compagnie du chemin de fer Alberta-Nord-Canadien, \$3,120,000; compagnie du chemin de fer Ontario-Nord-Canadien \$14,485,635.20; compagnie du chemin de fer Pacifique-Nord-Canadien, \$5,987,520; total, \$27,159,464.09.

4. Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique: Aucune subvention n'a été payée pour la ligne entre Winnipeg et Wolfe Creek, en tant que le ministère des Chemins de fer et des Canaux est intéressé.

BILL D'INTERPRETATION.

TROISIEME LECTURE.

Bill 4, "loi modifiant la loi d'Interprétation."—L'honorable sir James Lougheed.

BILL CONCERNANT LA COMMISSION CANADIENNE DES BLES.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 21, "loi concernant la Commission Canadienne des blés."

Il dit: Honorables messieurs, le but de ce bill est de continuer les pouvoirs, devoirs et droits de la Commission Canadienne des blés durant dix-huit mois après l'adoption du bill. Le Gouverneur en conseil a nommé cette commission en vertu des dispositions du décret rapporté dans l'article 1 du bill, aux fins de s'occuper de la récolte du grain de l'année courante. On croit que cela prendra au moins une année et demie pour régler les comptes et compléter les affaires se rapportant à l'achat et à la vente de la récolte de blé de 1919. Cette continuation des pouvoirs de la commission ne s'appliquera qu'à ce qui concerne la récolte de cette année et ne réfère aucunement à ses droits de s'occuper de toute récolte future.

L'honorable M. McSWEENEY: Quel sera le prix de la récolte de 1919?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: \$2.15, d'après ce que je comprends, plus le surplus qu'on pourra réaliser une fois les dépenses de la commission acquittées.

L'honorable M. WATSON: L'honorable sénateur peut-il nous donner une idée du prix que le cultivateur peut s'attendre à en

recevoir? La plus grande partie de la récolte de 1919 est maintenant sur le marché.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne saurais renseigner mon honorable ami à ce sujet. Je suis porté à croire qu'il sera surtout déterminé par le prix du blé sur les marchés européens. Pour la récolte de blé de 1919 les Etats-Unis ont fixé par boisseau un prix arbitraire qui dépasse de beaucoup le montant que nous avons fixé. On ne saurait dire maintenant si la récolte produira autant; mais le cultivateur aura le bénéfice de tout surplus que la récolte donnera en sus du minimum que nous avons fixé, savoir, \$2.15 le boisseau. Il est à espérer qu'on réalisera un surplus. En fixant le prix à—\$2.26, je crois,—le gouvernement américain a estimé qu'il devrait lui-même défrayer une partie assez considérable de la manutention de la récolte à ce prix-là; mais il serait prématuré de supputer le montant qu'on pourra réaliser sur la récolte canadienne.

L'honorable M. WATSON: Je vois par les rapports des journaux que dans le sud de la Saskatchewan, les cultivateurs sont actuellement en train de charroyer le blé de l'autre côté, aux Etats-Unis, où ils le vendent de \$2.80 à \$2.85 le boisseau, et il en résulte que les élévateurs, le long de la frontière sud de la province, sont fermés, faute de commerce à y faire. Evidemment, le cultivateur canadien charrie son blé à 30 ou 40 milles de sa terre et il en obtient un prix plus raisonnable.

L'honorable M. ROSS: Est-ce là un prix raisonnable?

L'honorable M. WATSON: Je le suppose puisque c'est le prix du marché.

L'honorable M. SCHAFFNER: J'ai compris que le leader du Gouvernement disait que le prix du gouvernement américain était arbitraire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est un prix arbitraire, relativement à l'achat du blé à ce prix.

L'honorable M. SCHAFFNER: Je comprends que \$2.26 n'est pas un prix arbitraire, mais c'est le prix minimum, et que le blé s'est vendu à \$2.60, \$2.80 et \$2.90 le boisseau.

L'honorable M. ROCHE: Honorables messieurs, il est bel et bon d'exprimer une si grande satisfaction du prix très élevé que les cultivateurs obtiennent pour leur blé; on dirait qu'ils sont la seule classe existante dans le pays.

Un hon. SÉNATEUR: C'en a bien l'air, actuellement!

L'honorable M. ROCHE: J'aimerais à demander: que fait-on du consommateur, quand la farine est à \$10 ou \$11, ou même \$13 le baril, ou à tel prix qu'on voudra, basé sur ce coût minimum du blé? Le consommateur a une très grande objection à la voir monter aussi haut. Si la fonction de cette commission est de maintenir le prix très élevé du blé, et, conséquemment, le très haut prix de la farine, que les gens de toutes classes sont obligés de consommer, je ne sache pas que ce soit dans un but de bienfaisante législation que l'on confirme ces prix trop élevés, ou que l'on continue de même les services de la commission des blés. On devrait avoir quelque considération pour les sentiments et pour la bourse des consommateurs, tout autant que pour la prospérité des cultivateurs.

L'honorable M. SCHAFFNER: Honorables messieurs, d'après M. Barnes, la meilleure autorité sur cette question, en Amérique du moins, le pain est la nourriture à meilleur marché, sur la table du pauvre comme du riche, même avec le prix du blé à \$2.60 ou \$2.80. M. Barnes ajoute — et ceci soulève peut-être un point qu'on n'a pas considéré en général, et c'est aussi une réponse à ce qu'a dit mon honorable ami d'Halifax (l'honorable M. Roche)—que, pour réduire d'un cent le prix d'un pain, il serait nécessaire de réduire le prix du blé de 62 cents. Ainsi donc, l'argument que le prix élevé de la farine ajoute beaucoup au coût élevé de la vie ne tient pas debout. Je tiens à répéter cette déclaration, que le pain est la nourriture la moins coûteuse de n'importe quel homme en ce pays.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Dans le but de faire comprendre aux honorables sénateurs la différence entre les deux systèmes, me sera-t-il permis de citer une déclaration faite par le ministre du Commerce et de l'Industrie qui est chargé de l'administration de cette loi? L'exposé établit une comparaison entre le système adopté par le gouvernement canadien et celui adopté par les Etats-Unis. Rappelant le fait que les Etats-Unis ont fixé un prix de \$2.26 par boisseau pour le blé américain, il indique ce que le cultivateur canadien recevra pour son blé:

Si le blé rapporte \$2.26, les vendeurs originaux recevront \$2.26; s'il rapporte \$2.30, ils auront \$2.30; s'il rapporte \$2, ils auront quand même leur \$2.15 et le Gouvernement paiera la différence.

L'hon. M. ROCHE.

C'est-à-dire, si le blé se vend moins que \$2.15, le gouvernement canadien paiera la différence.

Ils obtiennent ce qu'une commission compétente dans le commerce du blé obtient pour le produit sur les marchés du monde, moins les frais et dépens. De l'autre côté, le vendeur aux Etats-Unis reçoit \$2.26, ni plus ni moins. Si le surplus est vendu \$2.50, il ne reçoit pas plus que \$2.26 pour son grain. Voilà juste la différence entre les deux systèmes.

Je dois donc accepter la déclaration du ministre du Commerce, qui est responsable de l'administration de cette loi quant à l'effet de la loi des Etats-Unis fixant un prix arbitraire.

L'honorable M. WATSON: Elle fixe un prix arbitraire, mais c'est là le prix minimum. Le cultivateur des Etats-Unis peut vendre son blé pour tout ce qu'il peut en avoir sur le marché ouvert, en sus des \$2.26. Le Gouvernement n'en est pas responsable, mais il peut le vendre.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL CONCERNANT L'OLEOMARGARINE.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 28, "Loi permettant temporairement l'importation, la manufacture et la vente d'oléomargarine au Canada."

Il dit: Honorables messieurs, le but de ce bill est de permettre temporairement l'importation, la manufacture et la vente de l'oléomargarine au Canada. On propose de continuer ces droits jusqu'au 31 mars 1921. On se rappellera que, vu le prix élevé du beurre, on a permis l'importation de ce genre de produit au Canada, en vertu de la Loi des mesures de guerre. Je n'ai pas besoin de dire qu'il y a eu parmi différentes classes au Canada une très grande différence d'opinion quant à l'opportunité de permettre, non seulement l'importation, mais aussi la manufacture de ce produit en ce pays. La Chambre sera peut-être intéressée à connaître le volume des importations et de la manufacture de l'oléomargarine depuis que la loi a été adoptée. De décembre 1917 au 30 septembre de cette année, on en a importé au Canada 8,706,937 livres; et, pendant la même période, on en a manufacturé au Canada 13,927,265 livres. Si l'on considère ce volume d'importation et de manufacture, il est juste d'en déduire que le Gouvernement est justifiable, dans les conditions actuelles, de permettre l'importation

aussi bien que la manufacture de ce produit alimentaire. Sur ces explications, je propose la deuxième lecture du bill.

L'honorable M. POWER: J'approuve cordialement la motion faite par l'honorable leader du Gouvernement, mais je crois que le bill a une légère imperfection, en ce que son effet doit cesser le 31 mars 1921. La plupart des gens, je suppose, ne feraient pas usage d'oléomargarine, s'ils avaient les moyens d'acheter du beurre; mais aux prix demandés aujourd'hui pour le beurre, une partie considérable de la population serait forcée à manger son pain sec. Ils ne peuvent acheter du beurre et, sans les changements que nous avons faits à la loi, ils ne leur serait pas permis d'acheter d'oléomargarine qui est, à ce qu'on m'en a dit, un substitut très satisfaisant du beurre. Je crois que les cultivateurs de ce pays ont été, en général, assez prospères pendant ces quelques années passées et qu'ils ont eu de grandes chances d'accumuler des profits. Aussi suis-je de l'avis de mon collègue d'Halifax (l'honorable M. Roche) que la moyenne des gens, le consommateur ordinaire, ne devrait pas être exposé à souffrir afin de permettre à aucune classe de réaliser plus qu'un profit raisonnable. Je crois que la limite fixée est la seule partie répréhensible de cette mesure.

L'honorable W. B. ROSS: L'honorable sénateur proposera-t-il un amendement?

L'honorable M. POWER: J'approuve le bill. Seulement je ne crois pas qu'il devrait contenir la limite qui y est mentionnée.

L'honorable W. B. ROSS: Pourquoi l'honorable sénateur ne propose-t-il pas de l'enlever?

L'honorable M. MURPHY: Il ne veut pas faire échouer le bill.

L'honorable M. POWER: L'honorable sénateur voterait peut-être en faveur de l'amendement, si je le proposais?

L'honorable W. B. ROSS: Je le ferais.

L'honorable M. MURPHY: Je le ferais aussi.

L'honorable M. POWER: Une motion venant de l'autre côté de la Chambre aurait meilleure chance d'être adoptée.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

PETITION DE DIVORCE THIMM.

RAPPORT DU COMITE APPROUVE.

L'honorable W. B. ROSS propose l'adoption du sixième rapport du comité perma-

nent des divorces auquel a été référée la pétition de Frank Thimm, en même temps que la preuve soumise audit comité.

L'honorable M. TAYLOR: Honorables messieurs, l'avocat de la défenderesse en cette cause m'a prié de demander que cette question fût renvoyée au comité des divorces, afin que la défenderesse puisse être entendue. On m'informe que l'avis d'audition de cette cause n'a été donné que samedi, le 11 octobre, et que l'audition devait avoir lieu le mercredi suivant. Le dimanche et le lundi suivant l'avis étant des jours fériés, et la défenderesse ayant changé d'adresse à Toronto, l'avis ne lui est parvenu que mardi après-midi. Il y a un affidavit à l'effet qu'elle s'est adressée immédiatement à son avocat le priant de voir à lui procurer les fonds nécessaires pour lui permettre de venir à Ottawa, et que son avocat ici a reçu avis qu'elle n'avait pu obtenir de fonds et qu'elle ne pourrait être présente mercredi. Le procureur local a comparu devant le comité des divorces et a demandé que l'audience fût ajournée jusqu'à ce que la défenderesse pût se présenter. Cette demande a été rejetée, et la preuve a été entendue. La preuve, je dois l'admettre, après l'avoir lue, est très forte, mais il appert aussi que c'est la preuve de l'auteur des accusations portées en cette cause. Or, je demande que cette question soit renvoyée au comité afin qu'il puisse entendre les témoignages de la défense, non seulement dans l'intérêt de la défenderesse, mais aussi dans celui de quelques-uns des codéfendeurs, car chacun d'eux est stigmatisé par la mention de son nom imprimé dans cette preuve, sans avoir pu être entendu. J'ai en main deux affidavits, que je ne me propose pas de lire, parce que je suppose que cette demande de renvoi sera accordée. Ces déclarations assermentées sont de deux des hommes mentionnés comme codéfendeurs, et ils nient entièrement qu'ils aient eu les relations qui leur sont imputées ici dans la cause. Dans un cas, la déclaration constate de fait que le codéfendeur ne vivait pas à l'adresse mentionnée, quand l'offense est supposée avoir été commise, au temps spécifié comme étant le temps de l'offense. Elle déclare aussi que, pendant qu'il vivait là, les personnes mentionnées n'ont jamais été dans sa maison ensemble, dans n'importe quelle circonstance.

Je pense en avoir dit assez pour démontrer qu'il serait très peu judicieux d'adopter ce rapport sur la preuve que nous avons, sans donner à la défenderesse l'occasion d'être entendue.

Son Honneur le PRESIDENT: Faites-vous la motion de référer de nouveau le rapport au comité?

L'honorable M. TAYLOR: Je propose que le rapport soit renvoyé au comité.

L'honorable M. FOWLER: Honorables messieurs, je crois que quiconque a lu les témoignages déposés en cette cause a dû constater que, dans tous les cas, jamais soumis au comité des divorces, celui-ci est probablement le plus grossier. Mon honorable ami de New-Westminster (l'honorable M. Taylor) a dit qu'il avait des affidavit de deux des codéfendeurs. Il y a près d'une douzaine d'autres codéfendeurs; il n'a donc qu'une très faible minorité parmi tous ceux qui ont été mentionnés. Je comprends que cette demande est faite seulement pour obtenir du délai. Le pétitionnaire est un soldat de retour, un citoyen qui a fourni au Canada une carrière des plus honorables, et qui, d'après mes renseignements, s'est enrôlé comme simple soldat et est revenu avec le grade de capitaine, ayant gagné ses épaulettes sur le champ de bataille. Tandis qu'il risquait bravement sa vie pour la patrie, sa femme suivit un sentier tout à fait différent. La plupart de ces codéfendeurs, probablement, étaient des embusqués, qui ne se souciaient aucunement du pays, excepté peut-être pour y engendrer une race aussi vilaine qu'eux-mêmes. De tous les cas qui sont venus devant le comité, il me semble que c'est bien celui dans lequel tout délai — car ceci n'a d'autre but que d'obtenir du délai — devrait être plutôt refusé. J'ai confiance que la Chambre n'adoptera pas cette motion.

L'honorable M. TAYLOR: Comme question de privilège, je désire constater que l'honorable sénateur n'est aucunement justifiable de dire que je fais cette motion dans le but d'obtenir du délai. Il n'y a pas le moindre fondement à pareille assertion. Je ne sais rien de la cause en dehors de la preuve qu'on m'a mise entre les mains, il y a une heure. Je fais cette motion dans l'intérêt de la justice. N'importe quelle cour du pays l'accorderait, et la défenderesse serait entendue avant que sentence fût prononcée contre elle.

L'honorable M. MURPHY: Qu'en dit le comité.

L'honorable W. B. ROSS: Honorables messieurs, en premier lieu, je dois dire, quant à la demande de fonds, que le règlement exige que la femme demandant que son mari reçoive l'ordre de lui fournir des

L'hon. M. TAYLOR.

fonds, doit démontrer au comité qu'elle a une défense à produire. Le moins qu'elle puisse faire, si elle demande des fonds, c'est de produire devant le comité un affidavit niant les accusations ou, en tout cas, indiquant au comité la probabilité d'une bonne défense qu'elle saura établir. Elle n'a pas fait cela, et nous avons rejeté sa demande. Aucune défense n'a été indiquée au comité.

Puis, en ce qui concerne sa comparution ici, les membres du comité ont été parfaitement convaincus que cette femme voulait tout bonnement se moquer d'eux. Elle a eu toute chance possible d'être ici, et c'était à elle à y voir. Elle a communiqué par téléphone avec des personnes qui savaient parfaitement bien quand l'enquête devait avoir lieu. Ceci est une demande de délai qui, si vous considérez la preuve, n'a rien pour l'autoriser. Cette cause est une des plus répugnantes que le comité ait entendues à cette session, ou à toute autre session.

L'honorable M. PLANTA: Honorables messieurs, je suis informé que cette femme était présente dans cet édifice, le lendemain de l'audition de sa cause. Il lui a été impossible d'être ici quand la preuve a été soumise. Comme question de fait, elle n'a rien su de l'audience à temps pour se procurer les fonds nécessaires pour lui permettre de venir ici. Elle n'a reçu aucun argent de son mari. Je ne puis voir d'objection raisonnable à un délai en cette matière, même si le seul but de la défenderesse est de gagner du temps. Il vaut mieux se tromper dans l'intérêt de la justice que...

L'honorable M. FOWLER: Si mon honorable ami me permet de l'interrompre, je lui demanderai de regarder au bas de la page 21. Vous verrez qu'elle a eu des fonds considérables.

L'honorable M. PLANTA: Je n'ai pas le rapport devant moi, mais j'insiste sur le point qu'il ne saurait y avoir d'inconvénient à retarder cette affaire, même si, en demandant une occasion de donner son témoignage, la défenderesse aurait pour but d'obtenir du délai, et l'on pourrait tout dire en sa faveur afin qu'on lui accorde cette occasion. J'espère que les honorables sénateurs appuierait la motion.

L'honorable M. FOWLER: Si mon honorable ami veut bien regarder au bas de la page 21, il verra qu'elle a eu \$240 depuis le mois de mai:

Q. Ne reçoit-elle pas une partie de votre allocation de gratification?—R. Elle a reçu \$90

par mois jusqu'à la fin de mai, et depuis mai elle a continué à recevoir \$40 par mois d'allocation de séparation. Elle a eu le dernier paiement le 5 octobre.

Q. Reçoit-elle cette allocation mensuelle?—
R. Elle reçoit cette allocation mensuelle. Elle a eu depuis la fin de mai, en chiffres ronds, de \$200 à \$240.

L'honorable M. MURPHY: Quel était son rang?

L'honorable M. FOWLER: Capitaine.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Où demeure-t-elle?

L'honorable M. FOWLER: A Toronto.

L'amendement proposé par l'honorable M. Taylor est rejeté sur la division suivante:

POUR :

Les honorables messieurs

Cloran,	Poirier,
David,	Power,
Dennis,	Ratz,
Dessaulles,	Robertson,
LaVerigne,	Roche,
Legris,	Schaffner,
McSweeney,	Taylor
Michener,	(New-Westminster),
Nicholls,	Tessier.—18.
Planta,	

CONTRE :

Les honorables messieurs

Beith,	Lynch-Staunton,
Blain,	McMeans,
Bcstock,	Ross (Middleton),
Boyer,	Sharpe,
Curry,	Tanner,
Danel,	Thompson,
Forget,	Thorne,
Poster,	Turriff,
Fowler,	Watson,
Harmer,	Webster,
Laird,	White,
Lougheed (sir James),	Yeo.—24.

Le rapport est approuvé.

BILL DU SERVICE CIVIL.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 18, "loi modifiant la Loi du Service civil, 1918".

Il dit: Honorables messieurs, en proposant la deuxième lecture de ce bill, il me sera permis sans doute de dire qu'à la session de 1918, nous avons adopté ce qui est connu sous le nom de la Loi du Service civil. L'article 52 de cette loi contient la disposition suivante:

Aussitôt que possible après l'adoption de la présente loi, la commission devra, après consultation avec les divers sous-chefs et autres principaux fonctionnaires et employés, préparer des

annexes contenant des tableaux des positions et des devoirs et traitements qui y sont attachés, et les appointements et augmentations ou autre rémunération que la commission juge nécessaires et convenables pour le service extérieur, ou toute partie ou branche du service extérieur et, sur approbation de ces annexes et tableaux par le Gouverneur en conseil et par résolution adoptée par les deux Chambres du Parlement, ces annexes seront mises en vigueur.

Il y a dans cette loi d'autres dispositions concernant la réorganisation et la classification du service public dans le but de régulariser les différentes positions, les salaires et les devoirs qui contribuent tous ensemble à constituer le service public du Canada. Le bill actuel donne simplement effet au principe et à la politique alors adoptés par le Parlement. A la dernière session, on a présenté une classification du service, telle que, généralement parlant, celle que nous avons devant nous pour l'étudier à la présente session; mais, comme nous n'avions pas alors le temps requis pour étudier convenablement le très gros volume de recherches comprises dans cette classification, la question fut remise à cette session-ci. Malheureusement, cette classification est soumise à cette Chambre à un moment où la prorogation du Parlement est pratiquement décidée et je comprends que mon honorable ami d'en face critique le Gouvernement d'avoir attendu à la onzième heure pour soumettre au Parlement cette législation importante. Elle a été présentée à la Chambre des communes qui l'a apparemment étudiée suffisamment pour se trouver justifiable d'adopter le bill en troisième lecture et l'envoyer à cette Chambre pour l'examiner en dernier lieu. Je ne saurais même dire si le temps nous permettra de lui donner toute la considération voulue. Tout de même, le bill est devant nous et, bien que la prorogation soit prochaine, c'est votre devoir d'étudier cette législation et de lui accorder toute l'attention possible.

Il me semble oiseux d'entrer dans une explication détaillée de ce qu'implique cette loi; mais je pourrais bien à propos lire un court extrait d'un rapport préparé par la Commission du Service civil, pour la dernière session du Parlement, je crois, sur la portée du travail qu'elle a entrepris. Ceci vous donnera une idée, non seulement de l'étendue du travail, mais de son importance et de la nécessité qui s'impose au Parlement, non seulement de s'en occuper, mais de l'étudier sérieusement et de l'adopter. Parlant de la classification qui accompagne le bill, la Commission dit:

La classification répond à six objets distincts, fournissant ainsi six raisons pour lesquelles on devrait l'adopter. Les voici :

1. Compensation équitable: L'état de choses, concernant la compensation de positions, constaté au cours du travail de la classification, est exactement celui qui se produit invariablement dans tout service administré d'après un système décentralisé et sans égard aux principes sains et scientifiques de l'emploi.

(a) Dans nombre de cas on a constaté que des employés hautement qualifiés sont, considérés comme classe, payés trop peu.

(b) Dans d'autres cas on a constaté que des employés occupaient sans scrupule des sinécures et retiraient des salaires, gros ou petits, à ne rien faire.

(c) Dans tout le service il y a un manque remarquable d'uniformité dans les salaires de personnes accomplissant le même travail. Dans une division d'un ministère, où sept employés font exactement le même ouvrage, deux recevaient \$600, un \$900, un \$1,200, deux \$1,300 et un \$1,350. Dans une autre division, où les devoirs, les responsabilités, les heures de travail et les qualifications personnelles ont été trouvés identiques, un employé reçoit \$600 par année et un autre \$1,800.

L'honorable M. CLORAN: Il est à peu près temps d'y voir.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED (lisant):

(d) Dans nombre de cas on a constaté que la surveillance n'a pas été reconnue dans le montant du salaire reçu. Un cas remarquable d'injustice de ce genre est celui d'un employé qui reçoit \$1,000 tandis que, parmi les cinquante-cinq employés sous sa surveillance, deux reçoivent \$1,400, un \$1,300, deux \$1,200, et plusieurs \$1,100.

(e) On constate souvent que des considérations d'humanité sont une source abondante de surpays. On a rencontré le cas d'un fonctionnaire d'un âge avancé qui est maintenant pratiquement inhabile à quoi que ce soit, mais qu'on retient à des appointements importants, s'occupant de fonctions purement nominales.

Je pourrais continuer, honorables messieurs, et vous lire de ce rapport de nombreux extraits référant à une foule d'anomalies et d'inégalités qui existent dans le service public du Canada. Si l'on considère la multitude de barnaches, pour ainsi dire, qui se sont réfugiés sur le navire de l'Etat, depuis la Confédération jusqu'à présent — accroissement sur accroissement, sans aucun système convenable pour surveiller l'organisation et le fonctionnement du service, comme tout établissement commercial sait l'appliquer — on peut facilement comprendre les nombreux abus qui se sont introduits dans le service public du Dominion.

L'honorable M. McSWEENEY: Combien avons-nous de personnes dans le Service civil aujourd'hui?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il y a environ 60,000 employés dans le ser-

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

vice public du Canada. Cette mesure, je pourrais dire, est entreprise de bonne foi. Elle pourrait ne pas être aussi efficace immédiatement qu'elle le deviendra plus tard pour établir le service public de notre pays sur un pied convenable. Il va sans dire que cette Chambre ne peut guère traiter les nombreuses questions qui se présentent dans la discussion de ce sujet; j'ai donc pensé, comme me l'a d'ailleurs suggéré le ministre qui avait la charge du bill à la Chambre des communes, qu'il serait préférable de l'envoyer à un comité spécial qui pourrait à sa discrétion entendre les témoins qu'il lui plairait, tant pour obtenir les explications voulues et les faits qu'il désirerait considérer. En conséquence, que cette Chambre nomme un comité spécial auquel elle référer ce bill.

J'aimerais à attirer l'attention des honorables sénateurs sur la classification volumineuse qui accompagne ce bill. Jusqu'à quel point le comité jugera à propos de recommander à la Chambre l'acceptation de cette classification, qui a été préparée par des experts, je ne suis pas près à le dire. Je ne saurais dire non plus si le comité jugera à propos de référer cette classification à quelque tribunal de révision. Ce sont là des sujets sur lesquels le comité fera sans doute rapport à cette Chambre, soumettant toutes les recommandations qu'il croira opportunes.

L'honorable M. BOSTOCK: Honorables messieurs, le leader du Gouvernement a référé au fait que cette législation nous a été soumise à une heure avancée de la session. Je crois que nous sommes tous d'accord qu'il est un peu tard pour demander à la Chambre de s'occuper d'une question de ce genre à cette date. Nous avons été amenés ici, à cette session, dans le but de donner notre approbation au traité de paix, et je pense qu'aucun honorable membre de cette Chambre, quand il est arrivé ici en septembre, ne s'attendait à ce qu'on lui demanderait de s'occuper d'une aussi importante question que celle de la loi du Service civil.

La proposition de mettre le Service civil du Canada sur une base juste et équitable en appelle, j'en suis sûr, à tous les membres de cette Chambre. Nous espérons que la législation sera de nature à placer le Service civil du Canada dans une position telle qu'en entrant dans le service, un homme sentira qu'il a devant lui une carrière dans laquelle il pourra consacrer ses meilleurs efforts dans l'intérêt du pays et que, lorsque le temps viendra où il ne

pourra plus accomplir son travail, il sera mis à même de prendre sa retraite avec des moyens d'existence confortable pour le reste de ses jours. Je comprends que, dans cette loi, on n'a pas trouvé possible de s'occuper de cette dernière condition.

Mon honorable ami a référé à la classification dont nous sommes invités de vous occuper. Si d'aucuns honorables sénateurs ont vu cette classification, ils ont dû remarquer que c'est un travail des plus volumineux. Je pense qu'aucun d'entre nous ne se sent capable de saisir en son entier l'information imprimée dans ce livre. Il contient quelque 850 pages et traite d'une quantité énorme de positions. En le feuilletant l'autre jour, je suis tombé par hasard sur une classification, dans un cas particulier, qui m'a paru n'être pas bien fondée. J'espère que le comité spécial dont a parlé mon honorable ami examinera toute la question. L'item auquel je fais particulièrement allusion est un de ceux qui affectent le Sénat. A la page 337, je vois une classification concernant l'"Editeur des Débats, Sénat". Il est apparemment mis dans une classe à part et son traitement commence au chiffre de \$200 par mois, ou \$2,400 par année, et augmente jusqu'à \$225 par mois, soit \$2,700 par année. Juste au-dessus de ceci nous voyons la position d'"Editeur des Débats". Celle-ci réfère probablement à l'éditeur des débats de la Chambre des communes, car la définition de ses devoirs se lit: "Durant les sessions du parlement, être responsable, sous direction, du reportage, de la rédaction et de l'impression des discours et des procès-verbaux de la Chambre des communes et de ses comités." Le traitement de l'éditeur des débats de la Chambre des communes commence à \$290 par mois, ou \$3,480 par année, et s'élève à \$350 par mois, soit \$4,200 par année. Les honorables sénateurs peuvent constater que le salaire maximum que pourra recevoir l'éditeur des débats du Sénat est inférieur au salaire minimum de l'éditeur des débats de la Chambre des communes. S'il considère la question, tout honorable membre de cette Chambre comprendra que l'éditeur des débats du Sénat doit avoir reçu une aussi haute éducation et être aussi instruit que l'éditeur des débats de la Chambre des communes, et qu'une classification de ce genre dans ce livre me paraît être une anomalie. Je n'ai pas eu le temps de l'examiner plus à fond pour voir s'il ne contient pas d'autres anomalies de cette nature; mais je crois que c'est là un point que le comité devrait examiner très attentivement. Il semblerait, à lire cette classifi-

cation, qu'on a prêté plus d'attention au nombre des rapporteurs qui font le travail de la Chambre des communes, comparé au nombre de ceux employés par le Sénat, qu'à l'éducation et l'instruction que l'éditeur lui-même doit avoir de fait. Je ne désire pas critiquer, mais il me semble qu'en classifiant une position de ce genre, on devrait accorder plus d'attention à l'instruction et à l'éducation de l'homme qui l'occupe qu'au nombre de personnes employées sous lui. Je parlais de ce sujet, l'autre jour, avec un monsieur qui a prétendu qu'une condition semblable existait dans un autre département. En conséquence, je crois que le Gouvernement mérite des éloges pour avoir référé cette affaire à un comité spécial, afin que nous puissions examiner toutes ces questions.

Un autre point me vient à l'idée à propos de ce bill. L'honorable leader du Gouvernement a lui-même référé, l'autre jour, à la façon dont les bills sont rédigés. Quand ils examineront ce bill, les honorables sénateurs verront que, par sa rédaction, il est très difficile de comprendre comment les clauses s'ajustent et comment elles s'appliquent. Je pense que ce cas est encore plus frappant que celui qu'on a mentionné l'autre jour, pour faire ressortir la nécessité de nommer un comité qui soit chargé de surveiller la rédaction des bills, de voir s'ils ne pourraient pas être rédigés de telle manière qu'il devienne plus facile de comprendre exactement ce qu'on veut dire—quelles clauses doivent être enlevées et quels autres changements sont effectués. Je crois que lorsque les honorables sénateurs en seront à examiner ce bill, ils éprouveront beaucoup de difficultés à comprendre ce qu'on entend par les changements proposés à la loi de 1918.

L'honorable M. ROCHE: Il me répugne, je l'avoue, de différer d'opinion avec l'honorable chef de l'opposition quant au but de la convocation du Sénat et de la Chambre des communes. Il dit que c'était pour approuver le traité de paix. Or, s'il est une matière qui doit faire l'objet d'un traité de paix et pour laquelle le Parlement soit convoqué, c'est bien le service civil avant toute autre chose; car s'il est une question au sujet de laquelle les membres du Parlement ont été en guerre, c'est celle du service civil.

Il me semble que le défaut dans le plan élaboré par les experts est ceci. Il est arbitraire et métaphysique jusqu'à un certain point; c'est-à-dire qu'il est basé sur la supposition que la classification devrait être faite d'après ce que des commis et autres

devraient faire au lieu de ce qu'ils font réellement. On a supposé qu'un fonctionnaire dans tel ministère est égal à un fonctionnaire dans un autre ministère. Telle est, je pense, la base de la comparaison et de l'élaboration. Mais, d'après les remarques de l'honorable leader du Gouvernement (l'hon. sir James Lougheed) et notre propre connaissance des employés, nous savons qu'il y a dans tous les départements un certain nombre d'hommes auxquels on confie le travail, et qu'on l'épargne à nombre d'autres. Il y a dans le ministère un piocheur qui doit faire la majeure partie du travail, tandis que d'autres, qui sont des gentilshommes à manières courtoises et de famille influente, croient que tous les devoirs de leur charge sont remplis quand des personnes ayant ces qualifications ont été choisies, et qu'aucune fonction ennuyeuse ne doit leur être imposée personnellement. J'approuve la nomination de ce comité spécial, et s'il pouvait se rendre compte du mérite des individus, vérifier leurs dossiers et constater combien de travail ils font dans les départements et combien d'autres employés font peu de travail, cependant que les derniers pourraient être assujettis à une même classification et aux règlements établis par les experts, ce comité découvrirait quels sont les employés qui servent réellement le pays et quels sont ceux qui se soustraient à leurs devoirs et font gaspiller l'argent du public. Je fais ces avancés sans réserve aucune, parce que j'ai entendu nombre de personnes, dans les divers départements, me dire que ce mal existe. Si ce comité peut remédier à cet état de choses, la dépense de temps qu'il y aura consacré et la dépense d'argent qu'il devra encourir n'auront pas été inutiles. Si le système doit devenir simplement plus compliqué et plus métaphysique encore, ce sera une perte et de temps et d'argent; mais si le service public doit y gagner en efficacité, si le salaire juste est payé à l'homme qui le gagne et que le tireur de ficelles politiques ou l'homme aux relations influentes soit mis à sa place, alors cette motion a sa raison d'être et le pays approuvera l'enquête.

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, un mot seulement sur ce bill. Je m'ai pas d'objection à ce qu'on le réfère à un comité spécial, pourvu que ce comité fasse un rapport pendant cette session. Je dis ceci parce qu'il est important, je pense, que la question se règle cette session-ci. Depuis deux ans, les employés du Service civil attendent quelque reclassification et réorganisation du service, d'après lesquelles ils seraient payés pour les services rendus

L'hon. M. ROCHE.

sur une base plus équitable qu'ils ne l'ont été jusqu'ici. Ils s'attendaient parfaitement à ce que ces amendements à la loi du Service civil et cette reclassification fussent être présentés à la dernière session du Parlement. A cause de l'étendue de l'entreprise, comme l'indique d'ailleurs le livre lui-même, il a été impossible de compléter l'œuvre à temps, et la Commission du Service civil, à ma connaissance, a fait preuve de grande diligence, ainsi que ceux qui l'ont avisée et assistée, afin de pouvoir la compléter à temps. Bien qu'il puisse se rencontrer des anomalies dans la classification telle que proposée, je crois qu'il est vrai aussi qu'elle corrige plus d'inégalités qu'il n'y reste d'erreurs. Il ne devrait pas être difficile, et il ne sera pas difficile de rectifier les erreurs qu'on pourra y trouver, à une prochaine session. J'insiste respectueusement et j'espère que cette Chambre s'efforcera de décider définitivement du sort de ce bill avant la prorogation.

L'honorable M. POWER: Je suppose que la conscience de l'honorable collègue qui vient de parler aurait dû lui faire des reproches, ou des avances, un peu plus tôt. Ce projet de classification a été déposé sur le bureau de cette Chambre à la dernière session. Le Gouvernement a eu tout le temps voulu, de mars à octobre de cette année, pour s'occuper de la question et pour compléter et perfectionner la mesure raisonnablement. Au lieu de cela, le Gouvernement semble n'avoir rien fait à ce sujet depuis le jour où le plan de classification fut déposé sur le bureau; à la dernière session, jusqu'à ces quelques jours passés. Maintenant le Gouvernement vient à nous et admet que cette mesure est défectueuse à plus d'un point de vue, et l'honorable sénateur demande à ceux qui feront partie du comité spécial de se hâter et de compléter sans faute leur travail en deux ou trois jours. C'est ce que cela veut dire, car l'honorable leader de la Chambre dit que la prorogation est prochaine. Le comité n'aura pas le temps voulu pour s'occuper de la mesure comme il devrait le faire. C'est une mesure qui exige de la délibération et une étude attentive.

Un sérieux désavantage de l'état actuel du Service civil, c'est qu'il n'y est pourvu à aucun système de fonds de retraite. Dans toutes les grandes institutions financières et industrielles en ce pays, il existe un fonds de retraite quelconque. Il m'y en a pas ici, et le Gouvernement s'est toujours abstenu de soumettre une loi de mise à la retraite. Le résultat en est, honorables mes-

sieurs, qu'on trouve dans tous les ministères une proportion considérable d'hommes et de femmes occupant des positions, quelques-uns recevant des salaires très élevés, qui sont pratiquement incapables de donner le moindre travail pour l'argent qu'ils reçoivent, et qui devraient être mis à leur retraite dans l'intérêt du public. Mais le Gouvernement croit — et je ne trouve pas à redire — que si un homme a servi le public durant trente ou quarante ans, faisant son travail consciencieusement, ce serait une cruauté de le jeter sur le pavé. Tout considéré, le Gouvernement a mes sympathies à cet égard. Mais c'était le devoir du Gouvernement de passer il y a longtemps — non pas cette année, ni l'année dernière, mais depuis longtemps — une mesure de fonds de retraite. Si cela eût été fait, nous aurions pu nous débarrasser de ces fonctionnaires relativement inutiles et, dans certains cas, payés très cher, et alors votre Commission du Service civil aurait eu l'occasion de faire une classification qui aurait été beaucoup plus satisfaisante que toutes celles qu'on pourrait faire maintenant.

L'honorable M. ROBERISON: Pourrais-je demander à mon honorable ami s'il prétend qu'on ne devrait pas s'occuper de la classification, ni l'adopter avant qu'un bill concernant la mise à la retraite ne soit présenté?

L'honorable M. POWER: J'exprimerai mon opinion à ce sujet dans un instant. Je ne parle pas maintenant de ce que nous devons faire de ce bill, mais je dis que c'était le devoir du gouvernement de présenter une mesure convenable pour mettre à la retraite des employés qui sont trop âgés ou devenus incapables, sans nuire sérieusement au service et sans cruauté à l'égard des intéressés eux-mêmes.

Je sais que les employés publics ne sont pas, règle générale, des favoris auprès du public, mais il y a ceci à dire. Un jeune homme ou une jeune femme entre dans le service, travaille consciencieusement et loyalement durant trente ou quarante et, dans certains cas, cinquante années, et doit alors se retirer, si la loi est strictement observée, sans recevoir quoi que ce soit. Si un homme meure sur la brèche, sa veuve reçoit une gratification de deux mois de salaire.

Je désire aussi attirer l'attention des honorables sénateurs sur la grande différence qui existe entre le soin que le Gouvernement a pris des hommes qui sont allés outre-mer, ont été absents un an ou deux, sont revenus et ont repris leurs occupa-

tions, et la négligence dont il a fait preuve à l'égard de son propre service permanent. Je n'entreprends pas de trouver à redire de ce qu'on a fait pour les soldats de retour, mais je crois tout de même que ceux qui ont consacré toute leur vie au service du public devraient être traités un peu plus libéralement qu'ils ne l'ont été.

Quant à la question que m'a posée l'honorable ministre du Travail, je désire dire ceci. Je pense que cette classification, dans sa forme actuelle, est très imparfaite; mais on a donné à entendre aux membres du Service civil que cette mesure, ou quelque chose qui lui ressemblerait, serait adoptée — de fait, avant cette session; et bien que la mesure soit imparfaite dans sa présente forme, comme elle l'est assurément, et bien qu'elle puisse être loin d'être parfaite après que le comité aura soumis son rapport, je crois cependant que, toutes choses considérées, la parole du pays est en quelque sorte engagée envers les employés du Service civil, et, comme je comprends qu'une grande majorité d'entre eux sont impatients de voir adopter cette mesure, je ne serai pas disposé, pour ma part, de voter contre.

Avant de terminer, qu'il me soit permis de dire un mot sur le sujet mentionné par l'honorable leader de la Chambre et traité par l'honorable chef de l'opposition, c'est-à-dire, le mode de modification des lois et la rédaction des amendements. Il y a deux systèmes pour les amendements: l'un (si vous voulez changer deux ou trois mots dans un article) consiste à enlever tout l'article et à le ramener dans une forme corrigée. Ce plan convient peut-être davantage à ceux qui devront se servir des statuts plus tard. L'autre plan, qui est généralement suivi maintenant, consiste à insérer, dans l'article en vigueur, le changement désiré, quel qu'il soit. On peut dire, en faveur du dernier mode, qu'il permet à ceux qui examinent le bill dans le but de l'adopter, de voir immédiatement et exactement en quoi le changement doit consister. Je n'entreprendrai pas de décider lequel des deux modes est le meilleur. Je crois qu'en général, et en définitive, le premier mentionné est préférable; mais il y a aussi beaucoup à dire en faveur de l'autre système.

Je pourrais peut-être dire un mot sur quelques points au sujet desquels le comité pourrait demander des renseignements. Dans l'article 4 du bill, aux lignes 12 et 13, je vois ce qui suit:

A cette fin, la commission doit dresser des listes des personnes éligibles à cet emploi temporaire.

Cette rédaction est plutôt vague, et je dois avouer mon inhabileté à la comprendre tout à fait.

Puis, il y a un point très important compris dans l'article 5, qui dit :

Les paragraphes suivants sont ajoutés à l'article 28 de ladite loi.

Le paragraphe dont je m'occupe est court, il se lit ainsi :

Un employé exerçant un emploi permanent qui doit être aboli, ou dont la nécessité a cessé, doit être mis en disponibilité et son traitement discontinué, mais son nom doit être placé, dans l'ordre établi par les règlements de la commission, sur la liste d'éligibilité à la classe de l'emploi dont il a été démis temporairement.

Ceci semble établir un moyen très sommaire pour se débarrasser d'un homme qui aurait peut-être été trente ans à l'emploi du Gouvernement. Il occupe une position permanente et l'emploi n'est pas jugé nécessaire; il est mis en disponibilité, son traitement est discontinué et il n'a aucune allocation de retraite. Je crois que cet article du bill mérite plus ample considération.

Dans le chapitre 10, à la page 6, on établit un nouvel article, numéro 45. Le premier paragraphe réfère à la promotion. Il dit :

La promotion est un changement d'une classe à une autre classe où le maximum de rémunération est plus élevé, et les vacances doivent être remplies par promotions, autant que cela est compatible avec les meilleurs intérêts du service civil.

Voilà quelque chose que l'on devrait, je crois, préciser. Bien que je ne croye pas à la promotion par droit d'ancienneté exclusivement, je crois que ce droit devrait compter.

Je suppose, honorables messieurs, considérant le peu de temps à notre disposition, que j'ai suffisamment retenu l'attention du Sénat.

L'honorable M. FOWLER: Honorables messieurs, il semble étrange que l'honorable représentant aîné d'Halifax (l'honorable M. Power) ait oublié la législation adoptée après que son parti est arrivé au pouvoir en 1896. Avant cette date il y avait un plan de retraite, grâce auquel il était pourvu aux besoins des serviteurs de la Couronne dans leur âge avancé, s'ils avaient bien et fidèlement accompli leurs devoirs pendant un certain nombre d'années. Les amis de l'honorable sénateur ont jugé à propos de se défaire de ce plan. Les injures dont il persiste à accabler le Gouvernement actuel s'adresseraient mieux aux gens qui ont été responsables du retrait de ce plan. Mon honorable ami n'a soufflé mot à cet sujet; il

L'hon. M. POWER.

a, au contraire, fidèlement appuyé ces messieurs.

Le leader du Gouvernement a indiqué des anomalies dans le Service civil, et je suppose qu'on a l'intention d'y remédier par le bill présenté; mais dans la présente classification même, il y a des anomalies. Par exemple, dans le département des Affaires indiennes, il y a des inspecteurs qui ont la charge de vastes districts où il y a plusieurs agents des sauvages. La classification établit que le traitement d'un inspecteur s'élèvera jusqu'à \$2,280—je crois que c'est la limite, et il n'y a aucune mention de promotion possible. Les appointements d'un agent, cependant, vont jusqu'à \$2,800; et il y a une clause qui dit qu'un employé civil peut être promu de la position d'agent à celle d'inspecteur. C'est une sorte de promotion à la hollandaise. Un homme recevrait un salaire moindre, s'il acceptait le poste d'inspecteur, que s'il restait simple agent. Il y a donc apparemment de l'ouvrage taillé pour le comité.

J'ai été impressionné de ce qu'a dit, au sujet du service, le sénateur cadet d'Halifax (l'honorable M. Roche).

L'honorable M. ROCHE: Le sénateur cadet supérieur.

L'honorable M. FOWLER: Comme il vous plaira. Il n'y a aucun doute que le service est encombré; je pense que tous en conviendront; mais il est plus facile de dire cela que d'expliquer sous quel rapport et comment on pourrait se débarrasser du mort-bois.

L'honorable M. MURPHY: Des épaves.

L'honorable M. FOWLER: Les épaves. Si nous avons un système de retraite, cela pourrait se faire plus facilement peut-être; mais ce ne sont pas toujours les plus âgés qui sont les plus inutiles. Je crois qu'il y a trop de femmes dans le service. Certaines femmes sont des employées très compétentes. J'en connais qui valent bon nombre d'hommes; mais, règle générale, elles ne valent pas autant. Je crois que si l'on pouvait trouver quelque remède en ce sens, le service public en bénéficierait grandement.

L'honorable M. DANIEL: Je suis bien prêt à approuver la suggestion du leader de la Chambre, de référer ce bill à un comité spécial; mais quand on examine le bill et la classification qu'on se propose de confirmer, je ne puis imaginer que le comité, s'il doit faire rapport à cette Chambre en moins de trois jours, devrait, voudrait, ou pourrait convenablement, faire un rap-

port aussi complet que cette Chambre a le droit d'en attendre. Si l'on prend en considération la vaste somme de travail contenue dans la classification—un volume, comme vient de le dire le leader de l'opposition, contenant 700 ou 800 pages—il m'est vraiment impossible de comprendre comment ce comité pourra parcourir toute cette classification et faire à ce sujet un rapport juste et équitable. Cependant, c'est l'expérience que j'ai acquise durant ma vie parlementaire, la législation la plus importante est généralement soumise à la fin de la session, et je suppose que la pratique suivie à cette session-ci sera la même que par le passé.

Il y a une question que je voudrais poser au leader du Gouvernement: la Commission du Service civil, si elle le juge opportun, a-t-elle quelque discrétion pour changer la classification qui nous est soumise aujourd'hui? A-t-elle le pouvoir de la modifier, ou bien est-ce une loi stricte qu'elle ne pourra éluder dans aucun cas?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne saurais répondre à la question. Je crois qu'il y a une Cour d'appel qui pourrait faire quelque revision.

L'honorable M. DANIEL: L'article 42 dit:

Les classes d'emplois, y compris les différents taux d'appointements dans la classification du service civil du Canada, signés par la commission et datés du premier jour d'octobre mil neuf cent dix-neuf, et soumis au Parlement, sont par les présentes ratifiés et confirmés, et le service civil doit, autant que faire se peut, être classifié en conséquence.

Ceci est, je suppose, la classification que nous avons maintenant à étudier. Qui sera juge de la possibilité? Il me semble que cet article donnerait à la commission quelque discrétion en cette matière; et, si cela est vrai, je serais beaucoup plus disposé à accepter un rapport prématuré et probablement incomplet, et à adopter une loi basée sur ce rapport, que si telle discrétion n'était pas accordée. Je n'ai pas le moindre doute qu'il existe un grand nombre d'inégalités dans la classification présentée au Parlement, et qu'il faudra les modifier ou les enlever avant que toute l'affaire ne soit satisfaisante. Ai-je raison de croire que cette clause donne quelque discrétion à la Commission du Service civil?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je préfère ne pas répondre à cette question.

L'honorable M. McSWEENEY: Je comprends que le leader du Gouvernement a l'intention de proposer la nomination d'un comité?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. McSWEENEY: Toute la question pourra être alors discutée.

L'honorable M. DANDURAND: Si nous ne devons pas rester ici un mois ou deux à étudier cette classification, il n'y a aucun doute que le travail du comité, lequel ne pourra tenir que quelques séances, ne vaudra pas grand'chose; mais, en tout cas, le comité pourra entendre les représentations qui pourront lui être soumises verbalement, ou par des mémoires qu'on lui adressera. Je puis dire que j'ai reçu deux ou trois documents de personnes qui sont opposées à la présente classification. Je n'ai pas l'intention de lire ici ces objections; je les communiquerai au comité. Les commissaires du Service civil, ou l'un d'eux, seront naturellement présents aux séances du comité; et les sous-ministres pourront probablement être appelés dans le cas où les représentations faites seraient considérées d'un caractère assez sérieux pour justifier cette ligne de conduite. Je ne crois pas que le comité ait à sa disposition plus que le temps nécessaire pour étudier les représentations qui pourront lui être faites.

Je crois qu'il serait avantageux pour les honorables sénateurs de se diviser ce travail entre eux, chacun se chargeant de quelques pages du rapport, afin de voir s'il n'y a pas des inégalités ou erreurs manifestes auxquelles le comité pourrait remédier. Mon honorable ami à ma gauche (l'honorable M. Bostock) ayant parlé du personnel des sténographes du Sénat, j'ai référé à la classification pour voir quels sont les devoirs des rapporteurs parlementaires, et, à mon ébahissement, j'ai lu ce qui suit, à la page 532:

Rapporteur du Parlement (Sénat). Définition de la classe: Prendre les rapports des procès-verbaux du Sénat; faire prêter aux nouveaux membres les serments requis par la loi; prononcer la sanction royale des bills ou annoncer que certains bills ont été réservés; répondre, par commandement, acceptant la bienveillance des Communes, quand le Président de la Chambre présente des bills de subsides; être responsable de la tenue des comptes et archives nécessaires du Sénat; agir en qualité de greffier des Parlements; avoir la garde des lois originales des Parlements; apposer le sceau aux copies des lois destinées au Gouverneur général, ou au registraire général du Canada, ou pour production devant les cours de justice; fournir des copies certifiées des lois et en percevoir le prix statutaire; et exécuter au besoin tout autre travail connexe.

J'avais été, jusqu'à ce moment, sous l'impression que c'était là quelques-unes des fonctions confiées au greffier du Sénat; mais

je constate, par cette définition, qu'elles échoient aux rapporteurs parlementaires.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ils les ont négligées.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne trouve pas que le traitement soit en rapport avec les devoirs à accomplir.

L'honorable M. McSWEENEY: Quel est le salaire?

L'honorable M. DANDURAND: Celui mentionné par mon honorable ami de la Colombie-Britannique. Il y a apparemment une erreur grossière dans la définition des devoirs des rapporteurs parlementaires. Il me semble que chacun de nous pourrait bien se charger de quelque vingt ou vingt-cinq pages de ce rapport et voir s'il n'y a pas d'autres erreurs dans le genre de celle que j'ai indiquée. J'aurai l'occasion de soumettre au comité quelques-unes des observations qui j'ai reçues.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, j'ai l'honneur de proposer:

Que le bill 18, "loi modifiant la loi du service civil, 1918", soit référé, pour étude et rapport, à un comité spécial composé des sénateurs suivants:

Honorables messieurs Barnard, Béique, Belcourt, Bennett, Blain, Bostock, Boyer, Dandurand, Daniel, Fowler, Loughed (sir James), Murphy, McSweeney, Power, Ross (Middleton), Schaffner, Sharpe, Tanner, Tessier, Thompson, Watson et Willoughby; et que ledit comité ait le pouvoir d'envoyer chercher des personnes, documents et dossiers.

La motion est adoptée.

L'honorable M. POWER: Honorables messieurs, je voudrais simplement suggérer que le comité puisse étudier l'opportunité d'enlever des personnels du Sénat et de la Chambre des communes à la juridiction de la Commission.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami fait partie du comité.

L'honorable M. McSWEENEY: C'est là où vous pourrez faire cette suggestion.

L'honorable M. POWER: Oui, je le sais.

BILL CONCERNANT L'OPIUM ET LES DROGUES.

PREMIERE LECTURE.

Bill 34, "Loi modifiant la loi de l'opium et des drogues." — L'honorable sir James Loughed.

L'hon. M. DANDURAND.

BILL CONCERNANT LES VIANDES ET CONSERVES ALIMENTAIRES.

PREMIERE LECTURE.

Bill 35, "Loi modifiant la loi des viandes et conserves alimentaires." — L'honorable sir James Loughed.

BILL DE DIVORCE.

PREMIERE LECTURE.

Bill D, "Loi pour faire droit à Frank Thinner." — L'honorable M. Willoughby.

Le Sénat s'ajourne à demain, à 3 heures p.m.

SÉNAT.

Mercredi, 22 octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOL-DUC.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

SITUATION FINANCIERE DU RESEAU DU CANADIEN-NORD.

INTERPELLATION.

L'honorable M. CASGRAIN a demandé au Gouvernement:

1. Quelles étaient, au 31 août 1919, les recettes totales, en tenant compte de toutes les sources de revenus, du réseau du Canadien-Nord depuis son exploitation par l'Etat ou par la compagnie agissant pour l'Etat?
2. Quel était à cette date le déboursé total de cette même administration pour frais d'exploitation, achat de matériel, améliorations, entretien, dépréciation, capital, obligation, et tous autres frais divers?
3. Y avait-il alors excédent ou déficit?
4. Quel était le montant de cet excédent ou déficit?
5. Combien calcule-t-on que sera l'excédent ou le déficit pour l'année courante?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED:

1. Les recettes brutes, du 1er octobre 1917 au 31 août 1919, \$93,502,669.27.

Produit de la vente des billets au public, \$52,871,608.

Avances du Gouvernement du Dominion pour le remboursement des billets et des emprunts, construction, améliorations et nouvel outillage, et intérêts sur les valeurs, \$71,606,463.58.

Débours en construction et améliorations, et achat d'outillage, \$56,346,558.85.

3. Déficit.

4. Les recettes nettes provenant de l'exploitation, au 31 décembre 1918, étaient de \$4,846,103.24, mais après paiement de l'intérêt sur les obligations et des autres charges, le déficit était, du 1er octobre 1917 au 31 décembre 1917, de \$2,368,122.40; du 1er janvier 1918 au 31 décembre 1918, de \$14,643,753.50. — Total, \$17,011,875.70.

5. Estimé du déficit d'opérations, \$5,587,028.

L'honorable M. BOSTOCK: Je désirerais attirer l'attention de mon honorable ami sur la réponse. Un item de la réponse à la première question dit "Produit de la vente de billets au public, \$52,000,000". Mon honorable ami pourrait-il nous donner de plus amples renseignements sur la nature de ces billets?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je n'en connais rien. Si mon honorable ami veut spécifier l'information supplémentaire qu'il désire obtenir, je vais tâcher de la lui procurer. Le Canadien-Nord a émis des emprunts temporaires qu'il a subséquemment rachetés.

L'honorable M. BOSTOCK: Mais ces billets seraient restés impayés. La réponse dit "Vente au public". Puis, relativement à la réponse donnée à la deuxième question: "Débours en construction et améliorations, et achat d'outillage, \$56,000,000". Ces montants pourraient-ils être donnés en détail plutôt que dans leur total?

L'honorable M. ROCHE: Puis-je faire une suggestion? Le leader du Sénat en verra peut-être l'à-propos. Je suggérerais que, lorsqu'une question a été posée, la réponse suivit immédiatement la question, plutôt que d'en être éloignée et de porter des numéros 1, 2, 3. Il est quelquefois difficile de savoir exactement quelle était la question. Serait-ce trop d'embarras que de mettre la réponse après chaque question?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je proposerai cette façon de faire à l'avenir.

PROLONGEMENT DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. BOSTOCK a demandé au Gouvernement:

1. Quelles sont les lignes de chemins de fer actuellement en construction parmi celles dont le prolongement a été autorisé à la deuxième annexe du chapitre 13, 9-10 George V?

2. Quel est l'entrepreneur en charge des travaux, en chaque cas?

3. S'il est nécessaire de faire l'acquisition de terrains relativement à la construction de ces

lignes de chemin de fer, les dispositions de l'article 13 dudit chapitre 13 s'appliqueront-elles ou les terrains seront-ils acquis conformément aux dispositions de la loi générale des chemins de fer?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED:

1. Lignes en construction — Manitoba: Winnipegosis au sud, entrepreneurs, J. W. Stewart & Co.; Saskatchewan: Lampman-Peebles, entre les lignes de Brandon, Regina et Maryfield, entrepreneur, "Canadian Construction Co."; Swift-Current-Gravelbourg, entrepreneurs, Gibbs Bros.; Humboldt-Melfort, entrepreneurs, J. W. Stewart & Co.; Melfort au nord, entrepreneurs, J. W. Stewart & Co.; Duck-Lake (Dumblane S.O.), entrepreneur, "Western Construction Co."; Acadia-Valley (Eston à l'ouest et Al-sask au sud), entrepreneurs, Grand Smith & Co., Eston au sud-est, entrepreneurs, J. W. Stewart & Co.; Turtleford au nord-ouest, entrepreneur, "Western Construction Co."; embranchement de Thunderhill, entrepreneur, "Canadian National Railways, Alberta; Oliver, au nord-est, Saint-Paul-de-Métis, entrepreneurs, J. W. Stewart & Co.; Hanna-Medecine-Hat, entrepreneur, "Canadian Construction Co. Ltd."; Onaway (rivière de la Paix), entrepreneur, "Canadian National Railways, Colombie-Britannique; Kamloops-Kelowna et Lumby, entrepreneurs, J. W. Stewart & Co.

2. Voir réponse n° 1.

3. Les terrains sont acquis sous le régime des dispositions générales de la loi des chemins de fer.

SALAIRES DES EMPLOYÉS DES POSTES.

INTERPELLATION.

L'honorable M. TAYLOR a attiré l'attention du Gouvernement sur l'arrêté ministériel du 8 janvier 1918, relatif aux salaires des directeurs et directeurs adjoints des bureaux de poste, et il a demandé:

1. Quels sont les bureaux de poste dont on a exigé des remboursements, ou dans lesquels ont été effectuées des réductions de rétribution en vertu dudit arrêté ministériel?

2. Sur quelles années portent, en chaque cas, cette réclamation de remboursement ou cette diminution de rétribution; et quel est le montant, en chaque cas, de cette réclamation ou de cette réduction?

3. A quel traitement chaque maître ou assistant maître de poste a-t-il encore droit durant chaque année affectée par ledit arrêté ministériel; et à quelle rétribution maximum avait-il droit, en chaque cas, durant les années précédant celles que ledit arrêté affecte?

4. Quelle a été l'étendue des augmentations générales de traitement, par voie de gratification ou autrement, des employés du département des Postes à Ottawa depuis 1914? Quel était le traitement du sous-ministre des Postes en 1914, et quel est-il aujourd'hui?

L'honorable M. BLONDIN:

1. Victoria.

2. Du 1er avril 1915 au 31 mars 1916; réductions, maître de poste, \$250, assistant, \$200.

3. Salaire: du 1er avril 1915 au 31 mars 1916, maître de poste, \$3,250, assistant, \$2,000.

Salaire maximum antérieurement au 1er avril 1915, maître de poste, \$3,500, assistant, \$2,200.

4. Augmentations statutaires de \$50 et de \$100 par année, d'après la classe. Boni depuis le 1er avril 1919, variant de \$42 à \$420 par année, d'après l'âge, le salaire, les obligations domestiques. Sous-ministre des postes, salaire en 1914, \$5,000, salaire en 1919, \$6,000.

BILL DES TERRES FEDERALES.

TROISIEME LECTURE.

Bill (15), Loi modifiant la Loi des terres fédérales.—L'honorable sir James Loughheed.

BILL DE LA COMMISSION DES BLES DU CANADA.

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT.

Sur motion de l'honorable sir James Loughheed, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill (21), "Loi concernant la Commission des blés du Canada."—L'honorable M. McLennan à la présidence.

Rapport est fait du bill sans amendement.

BILL DE L'OLEOMAGARINE.

ETUDE EN COMITE ET RAPPORT.

Sur proposition de l'honorable sir James Loughheed, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill (28) "Loi ayant pour objet de permettre temporairement l'importation, la fabrication et la vente de l'oléomargarine au Canada."—L'honorable M. Thompson à la présidence.

Rapport est fait du bill sans amendement.

BILL DES BREVETS D'INVENTION.

ETUDE AJOURNEE.

L'ordre du jour est:

L'étude en comité général du bill 25, "Loi concernant les brevets d'invention".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je désire consulter le ministre de la Justice au sujet de ce bill, et je propose par conséquent que cet item soit biffé de l'ordre du jour pour y être de nouveau inscrit pour vendredi prochain.

L'hon. M. TAYLOR.

L'hon. M. DANDURAND: Lorsque ce bill a été présenté pour subir sa deuxième lecture, j'ai fait observer que sa portée pourrait probablement être étendue à tous les cas où le détenteur d'un brevet a négligé de renouveler sa licence et de payer au département ses honoraires en temps opportun. Puisque mon honorable ami désire ajourner l'étude de ce bill, ne pourrait-il pas s'entendre sur ce point avec le département? Il serait très facile d'étendre la portée de ce bill. L'article 1 se lit comme suit:

Le ministre peut, en tout temps, proroger le délai prescrit par la loi des brevets, ou par tous règlements faits sous son empire, pour l'accomplissement de tout acte, le paiement de tout honoraire, ou le dépôt de tout document, aux termes et subordonnement aux conditions qu'il peut juger à propos, dans les cas suivants, savoir:

(a) quand il est démontré, à sa satisfaction, que le requérant, le breveté ou le titulaire, selon le cas, a été empêché d'accomplir ledit acte, de payer ledit honoraire, ou de déposer ledit document, pour cause de service actif ou d'absence obligatoire du pays, ou par toute autre circonstance provenant d'un état de guerre qui, de l'avis du ministre, peut justifier cette prorogation.

En biffant les mots "provenant d'un état de guerre", l'article se lirait:

Pour cause de service actif ou d'absence obligatoire du pays, ou par toute autre circonstance qui, de l'avis du ministre, peut justifier cette prorogation.

Ce bill a pour effet d'accorder à un requérant, détenteur de brevet ou possesseur, une prorogation de délai pour faire certaine chose, s'il démontre que des motifs découlant de l'état de guerre l'ont empêché de faire cette chose. Je demande que le ministre reçoive le pouvoir d'accepter les honoraires du détenteur de brevet, lorsque ce dernier peut faire valoir de bonnes et solides raisons pour avoir manqué d'acquitter ces honoraires dans le délai prescrit. Nous sommes parfois submergés de requêtes adressées au Parlement pour autoriser un requérant à faire en un certain délai ce qu'il aurait dû faire avant une certaine date. Je me demande si le département ne pourrait pas être revêtu de l'autorité nécessaire pour épargner au Parlement la peine de faire enquête sur chacun de ces cas. Les bills qui nous sont présentés de la part des détenteurs de brevets allèguent, neuf fois sur dix, que l'agent de ces détenteurs de brevet, à Ottawa, a négligé d'acquitter les honoraires, ou que le possesseur du brevet est décédé et que ses héritiers ont négligé de prévenir l'intéressé que les honoraires devaient être acquittés à une certaine date—et je cherche vainement à me rappeler un cas où nous n'avons pas ac-

cordé la permission demandée. Si un certain genre de raisons satisfait le Parlement — et il s'en est satisfait depuis ces vingt dernières années — pourquoi le ministre ne se serait-il pas autorisé à agir dans ces cas?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je serai bien aise de soumettre ces observations au ministre de la Justice. Au cours de mon expérience, limitée il est vrai, je n'ai pas encore vu un département refuser d'assumer l'autorité du Parlement qui pouvait lui être conférée. J'imagine que le département ou le ministre, si l'on propose de leur conférer cette autorité, n'objecteront aucunement à l'assumer.

L'honorable M. BEIQUÉ: Je ne partage pas l'avis de l'honorable sénateur de De Lorimier (d'hon. M. Dandumand). Je pense, au contraire, que la réalisation de son projet donnerait lieu à beaucoup d'abus. Le département traite d'affaires très importantes, et dans plusieurs cas ces affaires affectent les intérêts publics. J'estime convenable que le Parlement continue à exercer le pouvoir qu'il a exercé jusqu'à présent. Ce me semble être le devoir d'un détenteur de brevet de maintenir son brevet en état d'existence, mais s'il néglige ce soin, par sa propre faute ou par celle de ses agents, le moins qui puisse lui être infligé, c'est de recourir au Parlement pour recouvrer son droit.

L'honorable M. DANDURAND: L'on a proposé un autre remède, et c'est que la méthode adoptée aux Etats-Unis soit substituée à la nôtre. Notre loi détermine deux ou trois termes au cours desquels le détenteur a le loisir de prolonger la durée de son brevet; aux Etats-Unis, la loi accorde une plus longue durée au brevet, mais les honoraires sont payés une fois pour toutes.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je soumettrai la question au département.

La motion est agréée.

Le Sénat s'ajourne à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Jeudi, 23 octobre 1919.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILL DE LA COMMISSION DES BLES DU CANADA.

TROISIÈME LECTURE.

Bill 21 "Loi concernant la Commission des blés du Canada".—L'honorable sir James Lougheed.

BILL DE L'OLEOMARGARINE.

TROISIÈME LECTURE.

Bill 28 "Loi ayant pour objet de permettre temporairement l'importation, la fabrication et la vente de l'oléomargarine au Canada".—L'honorable sir James Lougheed.

BILL DE L'OPIUM ET DES DROGUES.

DEUXIÈME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 34 "Loi portant modification de la loi de l'opium et des drogues".

Il dit: L'objet de ce bill est pratiquement de donner un effet législatif à certains arrêtés ministériels adoptés à la demande du gouvernement impérial qui nous a demandé de coopérer à mettre en vigueur des mesures plus restrictives relativement à l'importation et à l'exportation de l'opium. Ce bill est très court, et il stipule simplement que, pour l'importation au Canada, ou pour l'exportation du Canada, de quelque catégorie des différentes drogues mentionnées dans le bill, une licence devra être obtenue du gouvernement.

L'honorable M. POWER: Limite-t-on la quantité de drogues à importer?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les importations seront sujettes aux règlements qui seront établis, je présume, par le département d'hygiène qui administrera la loi. J'ai par devers moi un long exposé des raisons qui ont donné lieu à ce bill, ainsi que des négociations internationales ou des communications qui ont été échangées à la suite d'une certaine conférence tenue entre divers gouvernements sur la question, mais je ne crois pas utile de le lire.

L'honorable M. BOSTOCK: Je crois, honorables messieurs, que nous approuvons tous le principe de ce bill. Je ne me lève que pour attirer l'attention du ministre sur la rédaction de ce bill. Il est mentionné sous le titre "Loi portant modification de la loi de l'opium et des drogues", mais l'article ne réfère à aucune clause de la loi de l'opium et des drogues qui fait déjà partie de nos statuts. Il stipule simplement:

La présente loi doit se lire simultanément avec la loi de l'opium et des drogues, chapitre 17 des Statuts de 1911.

Cette disposition doit-elle être considérée comme étant d'article 1 de la loi de l'opium et des drogues? C'est une curieuse rédaction. Mon honorable ami pourra peut-être examiner la question et nous en parler de nouveau.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, j'y verrai avant que nous nous formions en comité.

La motion est agréée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL DES VIANDES ET CONSERVES ALIMENTAIRES.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 35, "Loi portant modification de la loi des viandes et conserves alimentaires".

Il dit: Honorables messieurs, les objets de ce bill sont, d'abord, de définir plus exactement l'expression "chair sèche de homard", et d'étendre la définition à toutes sortes de coquillages en conserve, en tant que de l'eau s'ajoute à la mise en conserve des coquillages de toutes sortes; deuxièmement, de prescrire, dans le cas de poisson mis en conserve, que l'étiquette montre, entre autres chose, le poids du contenu de la boîte plutôt que le poids net du poisson qui y est contenu; troisièmement, de modifier les grandeurs des boîtes de homard; et, quatrièmement, de prescrire que les boîtes contenant du poisson en conserve et des coquillages importés au Canada soient étiquetées de façon à montrer, en plus des renseignements déjà requis, le poids du contenu de la boîte dans le cas du poisson, et le poids de la chair sèche que contient la boîte dans le cas de coquillages, ainsi que la chose est prescrite pour les conserves faites au Canada. Un bill fut présenté l'an dernier pour répondre à peu près à ces mêmes objets, mais le comité qui avait été chargé de l'étudier n'en fit pas rapport à la Chambre des communes, en sorte que le bill ne vint pas devant le Sénat. On a cru devoir le présenter durant cette session et le faire adopter.

L'honorable M. BOSTOCK: Ce bill peut probablement mieux se discuter en comité. Il tend apparemment à modifier la loi de 1917, qui prescrit qu'une boîte d'une livre doit consister en 14 onces, ce qui fait qu'une boîte peut peser n'importe quoi. La loi ne dit pas que la boîte doi-

L'hon. M. BOSTOCK.

ve peser une livre. Je ne connais pas la grandeur des boîtes en usage dans le commerce, mais on m'a dit que ces boîtes contenaient à peu près 12 onces de poisson.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Et qu'elles se vendaient pour 16 onces?

L'honorable M. BOSTOCK: Je ne sais si ces boîtes se vendent pour une livre ou non; mais d'après le coup d'œil que j'ai pu jeter sur ce bill, il me paraît qu'un fabricant de conservés achètera du poisson à 16 onces à la livre et le revendra par 12 onces à la livre. Quelque honorable sénateur plus au courant que je me le suis pourrais sans doute fournir les renseignements voulus lorsque nous étudierons ce bill en comité.

L'honorable M. MURPHY: Cette question semble éternelle. On nous l'a présentée l'an dernier, et nous l'avions déjà discutée en 1917; mais les vues du département ne furent point agréées par le Sénat. Les fonctionnaires du département des Pêcheries devraient en savoir plus long à ce sujet que Jean, Pierre ou Paul qui prétend se fourrer le nez dans une affaire dont il ne comprend pas le premier mot. On présenta un bill autorisant la vente des boîtes de 12 onces, et l'on y trouva à redire pour les mêmes raisons que mon honorable ami (l'hon. M. Bostock) a exprimées, et parce que l'on faisait ainsi vendre une boîte de 21 onces pour une livre de 16 onces. Je sais que mon honorable ami est sincère dans ses objections; mais il faut tenir compte que la plus grande quantité de nos homards est vendue sur les marchés étrangers—they sont vendus en France et dans les pays scandinaves, et ils étaient vendus en Allemagne avant la guerre. Or, il existe une règle bien établie sur le poids que doit avoir une boîte de homard, et nous ne devrions pas avoir la prétention d'imposer à la population ce dont elle n'a aucun besoin. C'est parfait de légiférer que les Canadiens doivent recevoir eux-mêmes seize onces de chair de homard; mais il est absolument impossible de mettre, dans une boîte ordinaire, 16 onces de chair de homard avec la saumure qu'il faut y ajouter. Ainsi, une mesure de 12 onces de chair sèche—c'est-à-dire 12 onces de chair qui s'est dégagée de la saumure durant un certain nombre d'heures—a été acceptée comme mesure standard par tous les fabricants de conserves, et acceptée sur le marché. On mettait habituellement de 12 à 13 onces de chair de homard dans les boîtes. Mais des dispositions ont été édictées pour que les boi-

tes contiennent 16 onces de chair sèche de homard, et n'importe qui peut se procurer une boîte de 16 onces, s'il y tient. Les boîtes doivent être étiquetées comme contenant 3 onces, 6 onces, 9 onces, 12 onces ou 16 onces. Personne ne sera trompé, puisque le poids est déclaré sur l'étiquette. C'est pourquoi, comme je l'ai dit, nous ne devrions pas prétendre changer la mesure adoptée sur le marché.

La motion est agréée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILLS DE DIVORCE.

DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES.

Bill D, "Loi pour faire droit à Frank Thimm".—L'honorable M. Willoughby.

PREMIERE LECTURE.

Bill E, "Loi pour faire droit à John Robert Stephenson Carson".—L'honorable M. Gordon.

Le Sénat s'ajourne à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT.

Vendredi, 24 octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

ESQUIMAUX ET SAUVAGES DE LA BAIE D'HUDSON.

MOTION.

L'honorable M. MULHOLLAND propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'une copie de toute correspondance, des pièces, documents et télégrammes concernant l'amélioration de la condition des sauvages et des esquimaux habitant la côte orientale des baies James et d'Hudson, entre la rivière East Main au sud et le détroit d'Hudson au nord, et indiquant ce qui a été accompli et ce qui se fait actuellement pour leur assurer des secours urgents, des soins médicaux, une administration judiciaire, un enseignement industriel, le respect des droits garantis par le traité relatif aux rennes, un prix raisonnable pour leurs fourrures, et tous autres avantages.

La motion est agréée.

SEANCE DU MATIN DU SENAT.

MOTION.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose:

Qu'à partir de samedi, 2 du courant, à moins d'ordre contraire, deux séances distinctes du Sénat aient lieu, la première durant de onze heures de l'avant-midi à une heure de l'après-midi, et la seconde commençant à trois heures de l'après-midi, et que tous les comités permanents et spéciaux du Sénat soient autorisés à siéger pendant que le Sénat est en séance, nonobstant toute disposition contraire de l'article 86 du règlement.

Il dit: Nous n'allons cependant pas retenir les samedis, car il est à espérer que la session ne durera pas un deuxième samedi. Nous ne nous prévaudrons pas des privilèges que la motion comporte que si la chose est tout à fait nécessaire.

La motion est agréée.

SUSPENSION DES REGLES.

MOTION.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose:

Qu'à partir de ce jour jusqu'à la fin de la présente session les articles 23f, 24a, b, d, et h, 63, 119, 129, 130 et 131 du règlement du Sénat soient suspendus en tant qu'ils ont trait aux bills publics ou privés.

L'honorable M. BOSTOCK: Je demanderais à mon honorable ami si, puisque nous n'avons rien à notre programme, il ne pourrait pas ajourner sa motion jusqu'à mardi ou mercredi?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il se peut que nous ayons besoin de cette suspension des règles pour l'appliquer à la discussion du bill du Grand-Tronc, lorsqu'il nous sera présenté.

L'honorable M. BOSTOCK: Mais ce bill ne nous est pas encore arrivé, et il ne peut nous être présenté avant mardi soir. Si nous adoptions cette motion maintenant, elle doit être immédiatement mise à effet si je ne me trompe.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pas nécessairement. Je ne vois pas de raison qui nous empêche d'adopter cette motion.

L'honorable M. CLORAN: Nous ajournons jusqu'à mardi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: A la fin de chaque session, comme nous le savons tous, lorsqu'il nous est présenté des bills de législation privée, il est très désirable que l'étude de ces bills soit accélérée le plus possible, et la même remarque s'ap-

plique d'ailleurs aux bills publics. Nous connaissons les bills publics qui doivent nous être soumis; et je verrai à ce qu'il ne soit pas fait abus du privilège que comporte la motion.

L'honorable M. POWER: Une question se pose à mon esprit. Si je ne me trompe, j'ai lu dans les journaux que la loi pourvoyant à l'économie de la lumière du jour doit être mise en vigueur dimanche, le 26, et il s'agit de savoir à quelle heure précise nous nous réunirons mardi?

L'honorable M. McSWEENEY: A l'heure nouvelle.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Sans doute, il n'y a pas de loi statutaire en vigueur pour prescrire l'économie de la lumière du jour. Nous avons adopté l'heure observée par les chemins de fer. Je ne sais quand les chemins de fer modifieront leur heure.

L'honorable M. McSWEENEY: Il me semble qu'ils changeront l'heure à minuit, dimanche soir.

L'honorable M. ROSS (Middleton): Chaque train sera retardé d'une heure.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je propose alors que nous réunissions à l'heure que les chemins de fer auront adoptée.

La motion est agréée.

BILL DES BREVETS D'INVENTION.

NOUVELLE ETUDE EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Le Sénat se réunit de nouveau en comité pour étudier le bill 25, "Loi concernant les brevets d'invention".—L'honorable M. Thompson à la présidence.

Article 3, (Sauvegarde des droits des personnes qui se sont servi, etc., de l'invention pendant l'invalidation du brevet).

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, la phraséologie de ce bill m'autorise à déclarer qu'il a été rendu nécessaire par les circonstances provenant de l'état de guerre, ou pour ce qui a été fait en exécution des arrêtés ministériels adoptés sous le régime de la loi des mesures de guerre, et qu'il ne tend aucunement à s'écarter des principes solidement établis, ou de la pratique que nous avons suivie dans le renouvellement des brevets ayant besoin d'un bill spécial ou privé, dans les cas où le délai a expiré pour cause de non-paiement des honoraires, ou de non-exercice des droits de fabrication.

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

L'honorable M. BOSTOCK: Un point a été soulevé relativement à la sauvegarde de certains droits, à la clause 3. Mon honorable ami s'est-il renseigné?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. La clause 3 vise deux situations. L'une est couverte par les articles précédents, et l'autre est la situation créée par l'exécution de certaines choses conformément aux arrêtés ministériels adoptés sous le régime de la loi des Mesures de Guerre. Ce bill porte entièrement sur un état de choses auquel la guerre a donné lieu, et il ne contient aucune disposition qui intervienne dans la pratique suivie en vertu de la loi des brevets généralement.

L'honorable M. BOSTOCK: Cependant, l'état de choses auquel pourvoit cette clause paraît différent de celui auquel pourvoit d'habitude la loi des brevets.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. BOSTOCK: A-t-il été jugé nécessaire de prendre des dispositions particulières?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. J'ai attentivement étudié la question avec le ministre de la Justice. Nous aurons à faire quelques amendements qui s'imposent. A la page 2, ligne 2, il faut biffer les mots "de l'article précédent" et substituer "des articles précédents".

L'amendement est agréé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je propose que, page 2, ligne 21, le mot "son" soit remplacé par le mot "telle".

L'amendement est agréé.

L'article 3, tel qu'amendé, est agréé.

Les articles 4 et 5, ainsi que le préambule et le titre, sont agréés.

Rapport est fait du bill, tel qu'amendé; le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL DE L'OPIUM ET DES DROGUES.—

ETUDE EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 34, "Loi portant modification de la loi de l'opium et des drogues". L'honorable M. McMeans à la présidence.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'article 1 oblige à prendre une licence pour importer ou exporter de l'opium.

Je désire amender le bill en y ajoutant un autre article:

2. La présente loi sera mise en vigueur à une date que le Gouverneur en conseil fixera par proclamation.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami s'est-il renseigné sur le point que j'ai soulevé au sujet de la rédaction de ce bill?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. J'ai fait venir M. Gisborne, conseil parlementaire; il m'a informé que cette rédaction n'est pas la seule qui puisse être acceptée, mais que cette rédaction a été suivie en plusieurs autres occasions. La clause dont il s'agit, dans le bill, ne s'ajuste pas à une autre clause du bill de l'opium que nous étudions en ce moment; mais, lors de la révision des statuts, de leur refonte, cette disposition pourra être plus facilement mise à sa place. C'est ce qui a été fait, me dit-on, dans le cas de la loi électorale et de plusieurs autres lois.

Rapport est fait du bill, tel qu'amendé; et le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL DES VIANDES ET CONSERVES ALIMENTAIRES.

ETUDE EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 35 "Loi portant modification de la loi des viandes et conserves alimentaires". L'hon. M. Pope à la présidence.

Article 1—chair sèche de homard et viande sèche.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami peut-il nous donner la signification du mot "procédé", à la 9e ligne?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je suppose que cette expression signifie que la viande a subi quelque traitement de séchage.

L'honorable M. McSWEENEY: Ce procédé n'en augmente pas le poids?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vous obtiendrez de la viande sèche au lieu du jus.

L'article 1 est agréé.

Les articles 2, 3 et 4 sont agréés.

Le préambule et le titre sont agréés.

Rapport est fait du bill sans amendement, et le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

PECHERIES DE SAUMON DU FLEUVE FRASER.

APPROBATION DE LA CONVENTION.

Le Sénat procède à l'étude du message de la Chambre des communes, priant le Sénat de se joindre à cette Chambre pour adopter la résolution suivante:

Qu'il est expédient d'approuver et que le Parlement approuve effectivement la convention faite entre Sa Majesté et les Etats-Unis d'Amérique pourvoyant à des mesures effectives pour la protection, la conservation et la propagation des pêcheries de saumon du bassin du fleuve Fraser.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai l'honneur de proposer, appuyé par l'honorable M. Poirier:

Que le Sénat s'unisse à la Chambre des communes dans l'adoption de ladite résolution en remplissant l'espace en blanc par les mots "le Sénat et", et qu'un message soit porté à la Chambre des communes, en conséquence.

C'est un traité qui a été récemment conclu entre Sa Majesté et les Etats-Unis d'Amérique, établissant des mesures effectives, ainsi que la résolution le mentionne, en vue de la protection, de la préservation et de la propagation des pêcheries de saumon du réseau du fleuve Fraser. Il stipule que les gouvernements fédéraux du Canada et des Etats-Unis (et non plus de l'Etat de Washington, comme auparavant) seront responsables de la mise en application des règlements établis sous le régime de cette convention. Une commission, qui sera connue comme étant une commission internationale et se composera de quatre membres, deux pour chaque pays, sera instituée pour faire des investigations sur l'origine et la vie du saumon à dos bleu (sockeyes) sur les méthodes de pisciculture dans les frayères et sur d'autres questions indiquées. Et cette commission soumettra aux deux gouvernements intéressés les modifications que l'expérience acquise montrera comme opportunes dans les règlements. Plus tard et du consentement des deux gouvernements, d'autres espèces de saumon pourront être couvertes par les règlements. Le traité restera en vigueur durant quinze années, après quoi chacune des deux parties pourra donner à l'autre un avis qu'après deux années elle se retirera de la convention, si elle le désire.

L'honorable M. BOSTOCK: Cette question intéresse particulièrement la côte du Pacifique. Le gouvernement doit être félicité pour avoir conclu ce traité qui, j'espère, produira de meilleurs résultats que n'en ont produit certains traités précédents. A deux reprises différentes, je crois, des

négociations ont été entamées entre notre pays et les Etats-Unis pour conclure des traités touchant cette question des pêcheries; mais, que je sache, ces négociations n'ont pas eu de résultat pratique. La difficulté provenait de ce que certaines personnes, intéressées dans les pêcheries américaines, ont pu retarder l'adoption de la législation qui aurait été nécessaire pour mettre le traité en vigueur, et c'est ce qui fait que les arrangements convenus n'ont abouti à rien.

Ainsi que l'honorable sénateur de New-Westminster (l'honorable M. Taylor) le sait parfaitement, la question des pêcheries de saumon est très sérieuse pour la Colombie-Britannique. Depuis plusieurs années, le saumon du fleuve Fraser diminue considérablement, et le Canada, de même qu'une certaine région des Etats-Unis, ont tout intérêt à s'entendre pour prendre des mesures qui favorisent la multiplication du saumon. Je remarque que le département a recommandé de prendre des mesures pour étudier l'état du fleuve Fraser à l'intérieur du pays, parce que l'on semble craindre qu'en certains endroits la berge du fleuve ne s'éboule et ne détruise des fonds de frai, dans les régions supérieures du fleuve.

Je suis informé que, dans les eaux américaines, des pêcheurs se servant de filets, verveux, prennent des quantités considérables de poisson. S'il est fait de l'opposition au traité, lorsqu'il sera présenté au Sénat de Washington, et si ces pêcheurs réussissent encore à bloquer le traité, comme la chose s'est produite lorsque le traité a été discuté à Olympia, dans l'Etat de Washington, je présume que le gouvernement prendra des mesures pour qu'il soit tenu compte des recommandations faites au sujet de l'éboulement possible de la berge du fleuve Fraser, de sorte que le saumon s'échappant des verveux ait quelque chance d'atteindre les fonds de frai.

La motion est agréée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à mardi prochain, à 8 heures du soir.

SÉNAT.

Mardi, 28 octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à 8 heures du soir.

Prières et affaires de routine.

L'hon. M. BOSTOCK.

BILL DE DIVORCE.

DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES.

Bill E, "Loi pour faire droit à John Robert Carson".—L'honorable M. Nicholls.

BILL DE LA COUR DE L'ECHIQUIER.

PREMIERE LECTURE.

Bill 30, "Loi modifiant la loi de la cour de l'Echiquier".—L'honorable sir James Lougheed.

Le Sénat s'ajourne à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SÉNAT.

Mercredi, 29 octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi.

Prières et affaires de routine.

BILL DE L'ACQUISITION DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

QUESTIONS.

Procédant à l'ordre du jour:

L'honorable M. BOSTOCK: Je désire donner lecture au Sénat d'un télégramme que j'ai reçu du commissaire du Board of Trade de Regina, et qui se lit comme suit:

Nous vous soumettons respectueusement la résolution suivante régulièrement adoptée par le conseil du Board of Trade de Regina:

Que, de l'avis du conseil du Board of Trade de Regina, il serait du plus grand intérêt pour le Canada de différer l'adoption définitive du bill n° 33, connu comme étant la loi relative à l'acquisition du chemin de fer du Grand-Tronc, jusqu'à ce que le Gouvernement ait fait connaître quelle sera sa politique permanente touchant l'administration des chemins de fer nationaux, et jusqu'à ce que la population ait exprimé son opinion sur cette question;

Et que copie de la présente résolution soit adressée à sir George Foster, premier ministre suppléant, l'honorable Mackenzie King, l'honorable sénateur sir James Lougheed, l'honorable sénateur Bostock, et M. W. D. Cowan, député, Ottawa.

Je crois bon de mettre ce télégramme sous les yeux du Sénat, et je prie mon honorable ami de nous faire savoir s'il a reçu ce même télégramme.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oh, oui, j'ai reçu une semblable résolution! Elle ne m'a cependant pas beaucoup affecté.

L'honorable M. CASGRAIN: Y a-t-il eu échange de télégrammes, hier ou avant-hier, entre le Board of Trade de Montreal et l'honorable leader du Sénat?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. Le président du Board of Trade m'a télégraphié qu'une délégation désirait venir ici pour soumettre ses vues aux sénateurs. Il m'a de nouveau télégraphié aujourd'hui que la délégation ne pouvait venir à Ottawa comme elle se le proposait hier. Les sénateurs, personnellement, auront probablement le loisir d'entendre le Board of Trade de Montréal sur cette question.

L'honorable M. DANDURAND: Ont-ils demandé quelle date conviendrait au Sénat?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Et aucune date n'a été arrêtée?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non. J'ai suggéré...

L'honorable M. BOYER: Le renvoi à six mois?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: ... qu'il pourrait leur convenir d'attendre que le bill soit présenté au Sénat; qu'alors nous nous rendrions compte de ses clauses et que les sénateurs, personnellement j'en suis sûr, seront aises d'entendre les commentaires des membres du Board of Trade sur le projet.

TRAITE DE PAIX AVEC L'AUTRICHE.

ADOPTION DE LA RESOLUTION APPROUVANT CE TRAITE.

Le Sénat procède à l'étude d'un message de la Chambre des communes priant le Sénat de se joindre à cette Chambre pour adopter la résolution suivante:

Résolu,—Par la Chambre des communes, qu'il est expédient d'approuver, et que le Parlement approuve effectivement, le traité de paix entre les Puissances alliées et associées et l'Autriche, signé à Saint-Germain le dix septembre mil neuf cent dix-neuf, lequel traité a été signé au nom de Sa Majesté, agissant pour le Canada, par les plénipotentiaires y nommés, et dont copie a été soumise au Parlement, et priant Leurs Honneurs de se joindre à la Chambre dans ladite résolution, en remplissant la lacune qui s'y trouve avec les mots "le Sénat et".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai l'honneur de proposer, appuyé par l'honorable M. Robertson:

Que le Sénat s'unisse à la Chambre des communes dans l'adoption de ladite résolution en remplissant l'espace en blanc par les mots "le Sénat et", et qu'un message soit porté à la Chambre des communes, en conséquence.

Le traité avec l'Autriche est substantiellement le même que celui avec l'Allemagne, que nous avons approuvé.

L'honorable M. BOSTOCK: Nous désirons tous, sans doute, adhérer à cette résolution, et nous sommes aussi heureux de savoir que ce traité a été signé par l'honorable sir A. E. Kemp, au nom du gouvernement canadien. En cette occasion, il était apparemment nécessaire de n'avoir qu'un plénipotentiaire pour signer le traité, alors qu'il en a fallu deux pour signer le traité avec l'Allemagne. Les termes de ce traité me paraissent à peu près les mêmes, sauf, bien entendu, les clauses touchant certaines questions qui affectent l'Autriche et qui n'affectent pas l'Allemagne de la même façon.

Il y est de nouveau question de la question du travail. Je comprends qu'en vertu de ce traité devait être tenue, cette semaine, à Washington, une conférence internationale du travail, mais je vois ici présent mon honorable ami le ministre du Travail.

Je croyais qu'il allait prendre part à cette conférence. Il pourra peut-être nous donner quelques renseignements sur cette conférence. Nous sommes tous intéressés à connaître quelles mesures ont été prises pour exécuter les arrangements conclus par ce traité et par le précédent, relativement à la question ouvrière.

L'honorable M. ROBERTSON: Pour répondre à mon honorable ami, je puis déclarer que la conférence internationale du travail a été convoquée pour se réunir à Washington à midi, aujourd'hui. J'ai raison de croire que les travaux de la conférence ne commenceront guère avant quelques jours, à cause que les délégués d'Allemagne et d'Autriche n'arriveront pas à Washington avant le 4 novembre. J'ai cru qu'il n'était pas urgent pour moi de me rendre à Washington avant cette date.

BILL DE LA COUR DE L'ECHIQUIER.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill 30, "Loi modifiant la loi de la cour de l'Echiquier".

Il dit: Honorables messieurs, il est proposé de conférer à la cour de l'Echiquier juridiction exclusive pour entendre et juger les affaires relatives aux dettes des ennemis, ainsi que le prescrit le traité de paix. La cour de l'Echiquier est logiquement le tribunal tout indiqué pour régler les affaires de cette nature.

L'honorable M. CASGRAIN: Maintenant que vous étendez la juridiction de la cour de l'Echiquier, ne serait-il pas à propos de donner aussi à ce tribunal la juridiction nécessaire pour s'occuper, par exemple, de l'achat des chemins de fer par le gouvernement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois que la cour de l'Echiquier possède déjà cette juridiction.

L'honorable M. CASGRAIN: Il existe une excellente loi qui, je crois, a été introduite au Sénat, il y a plusieurs années par l'honorable sénateur de Salaberry (l'honorable M. Béique) et qui a été jugée fort utile dans les cas où les chemins de fer se sont trouvés insolubles et autrement embarrassés. Cette loi confère à la cour de l'Echiquier des pouvoirs analogues à ceux de la haute cour de Justice en Angleterre, et le jugement de la cour de l'Echiquier a même effet et même valeur qu'une loi du Parlement. Une compagnie de chemin de fer se trouvant dans l'embarras, peut s'adresser à la cour de l'Echiquier, et ce tribunal fait un arrangement, relativement aux créanciers, au capital, etc. Je ne voudrais prévenir aucune discussion susceptible de s'engager au Sénat; mais du moment que nous nous occupons d'un bill touchant la juridiction de la cour de l'Echiquier, il serait à propos de l'amender par l'addition d'une disposition constituant ce tribunal en arbitre dans les cas d'acquisition de chemins de fer.

La motion est agréée. Le bill est lu pour la deuxième fois.

Le Sénat s'ajourne à demain, à 3 heures de l'après-midi.

SENAT.

Jeudi, 30 octobre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à 3 heures p.m.

Prières et affaires de routine.

BILL DU SERVICE CIVIL.

RAPPORTS DU COMITE SPECIAL.

L'honorable M. WILLOUGHBY présente les deuxième et troisième rapports du comité spécial auquel a été référé le bill n° 18,

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

intitulé: "Loi amendant la Loi du Service civil de 1918."

Il est ordonné que ces rapports soient mis à l'étude à la deuxième séance de lundi prochain.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

RECLAMATIONS DU GOUVERNEMENT—QUESTION.

L'honorable M. CASGRAIN demande au Gouvernement:

Quel montant le Gouvernement prétend-il que le réseau du chemin de fer du Grand-Tronc lui doit?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je dois informer mon honorable ami que le renseignement qu'il demande devait m'être fourni aujourd'hui; mais je ne ai pas encore reçu du département des chemins de fer. Je l'aurai pour la prochaine séance.

L'honorable M. CASGRAIN: Avec la permission du Sénat, je ferai observer qu'à la lecture des débats de l'autre Chambre, j'ai pu constater que cette même question a été posée mainte et mainte fois sans que personne dans cette Chambre ait pu y répondre. Je n'adresse donc pas de reproche à l'honorable leader du Gouvernement. Je sais qu'il n'y a pas de sa faute.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Sans doute, si mon honorable ami pose une question à laquelle il soit impossible de répondre, il devra m'excuser de ne point lui fournir de réponse.

LIGNES DE CHEMINS DE FER DES ETATS-UNIS.

L'honorable M. BOSTOCK demande au Gouvernement.

Quels sont les noms des chemins de fer compris dans le réseau du Grand-Tronc, et qui sont constitués en corporation exclusivement en vertu des lois des Etats-Unis d'Amérique?

Quel est le montant du capital-actions, sous ses diverses formes, de chacun de ces chemins de fer?

Quel est le montant des obligations, débetures, billets et autres dettes, sous leurs diverses formes, de chacun de ces chemins de fer?

Quel est le montant des actions et des obligations de chacun de ces chemins de fer en possession du public et du Grand-Tronc respectivement, le tout expliqué en détail?

Quels dividendes a-t-on payés durant ces cinq dernières années sur les actions et sur les obligations respectivement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les renseignements que mon honorable ami désire se procurer se trouvent dans l'état suivant:

Compagnies de chemin de fer filiales du réseau du Grand-Tronc, constituées exclusivement aux Etats-Unis—Suite.

Nom du chemin de fer.	Capital-actions.		Obligations, débetures. Catégories.	Taux d'intérêt sur cert.	Valeur nominale sur cert.	Valeur nominale possédée en portefeuille par le réseau du G. T. Ry.	Dividendes.				
	Catégories d'actions.	Valeur nominale sur cert.					1914.	1915.	1916.	1917.	p.c.
Central Vermont Ry.	Ordinaire.	3,000,000	Obligations de 1re hypothèque	4	\$ 11,750,000 00	2,191,100 00	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.
"	"	"	Autres engagements.		Etat non fourni	1,633,300 00	4	4	4	4	4
Atlantic St. Lawrence Ry.	Ordinaire.	5,484,000	Obligations de 1re hypothèque	6	1,500,000 00	200 00	6	6	6	6	6
"	"	"	Obligations de 2e hypothèque.	6	713,000 00	1,500,000 00					
"	"	"	Obligations de 3e hypothèque.	6	787,000 00	713,000 00					
"	"	"	Débetures d'Island Pond.	6	438,000 00	787,000 00					
Lewiston & Auburn Ry.	Ordinaire.	300,000				438,000 00					
United States & Canada R. R.	"	230,000	Obligations de 1re hypothèque	5		218,925 00	6	6	6	6	6
"	"	"	Obligations de 2e hypothèque.	5		225,000 00					
Champlain & St. Lawrence R. R.	Ordinaire.	50,000				208,470 00					
Vermont & Providence Line.	"	200,000				50,000 00					
Total de la val. nomin. du cap.-actions.		\$26,700,000				200,000 00					
Total de la valeur nominale de la dette obligatoiro et des autres engagements.					\$64,319,024 16						
Total de la valeur nominale des actions détenues par le réseau du G. T. Ry.						\$51,332,193 73					
Total de la valeur nominale des actions détenues par le public.						39,686,830 43					
						\$91,019,024 16					

“THE CANADIAN EXPRESS COMPANY”.

L'honorable M. NICHOLLS demande au Gouvernement:

La Canadian Express Company est-elle une filiale du chemin de fer du Grand-Tronc, et se trouve-t-elle comprise dans le projet d'acquisition?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'ADRESSE EN REPOSE AU DISCOURS DU TRONE.

Son Honneur le président soumet le message suivant de Son Excellence le Gouverneur général:

Devonshire.

Honorables messieurs du Sénat:

J'ai été fort heureux de recevoir l'adresse que vous avez votée en réponse à mon discours à l'ouverture du Parlement, et je vous en remercie sincèrement.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, octobre 1919.

BILL DE LA COUR DE L'ECHIQUIER.

ETUDE EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 30, “Loi amendant la loi de la cour de l'Echiquier”. L'honorable M. Nicholls occupe la présidence.

Au sujet du paragraphe 1 de l'article 1 (extension de la juridiction exclusive de la cour de l'Echiquier aux dettes des sujets ennemis, etc.).

L'honorable M. POWER: L'honorable leader du Sénat nous dira peut-être brièvement ce que signifie au juste cette disposition.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cette disposition donne à la cour de l'Echiquier la juridiction nécessaire pour juger les réclamations ou poursuites auxquelles le traité de paix peut donner lieu entre le Canada et les différents pays ennemis.

L'honorable M. BELCOURT: Cette disposition ne doit sans doute pas s'appliquer aux réclamations nationales, mais seulement aux réclamations de particuliers?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, aux réclamations de particuliers.

L'honorable M. BELCOURT: Quelles sont les réclamations visées par cette disposition?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les dettes. Toutes ces réclamations sont

de la nature de dettes. La section 3 du traité, article 296, dit:

Seront réglées par l'intermédiaire de bureaux de liquidation et de compensation qui seront constituées par chacune des hautes parties contractantes dans un délai de trois mois à dater de la notification prévue à l'alinéa (e) ci-après, les catégories suivantes d'obligations pécuniaires:

1. Les dettes exigibles avant la guerre et dues par les ressortissants d'une des puissances contractantes, résidant sur le territoire de cette puissance, aux ressortissants d'une puissance adverse résidant sur le territoire de cette puissance;

2. Les dettes devenues exigibles pendant la guerre, et dues aux ressortissants d'une des puissances contractantes résidant sur le territoire de cette puissance et résultant de transactions ou de contrats, passés avec les ressortissants d'une puissance adverse résidant sur le territoire de cette puissance, dont l'exécution totale ou partielle a été suspendue du fait de la déclaration de guerre.

L'article continue à mentionner particulièrement les nombreuses catégories de réclamations susceptibles de surgir entre les nationaux de différents pays. Et un tribunal doit être investi de l'autorité ou de la juridiction nécessaire pour entendre et juger ces réclamations. C'est pour cela qu'il est proposé de conférer cette juridiction à la cour de l'Echiquier.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne me rappelle pas avoir vu quelque sanction dans le traité de paix. Supposez que ces réclamations soient référées à la cour de l'Echiquier et que cette cour juge que le Canada a droit de réclamer tel montant de l'Allemagne. Quelle sera la sanction? Comment ce jugement sera-t-il exécuté? Quelle est la disposition internationale donnant effet à un pareil jugement? Mon honorable ami n'a peut-être pas eu l'occasion de vérifier cela.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: A moins que ne s'applique la clause que voici:

(f) Les puissances alliées et associées qui ont adhéré au présent article et à l'annexe ci-jointe, pourront convenir entre elles de les appliquer à leurs ressortissants respectifs établis sur leur territoire, en ce qui concerne les rapports entre ces ressortissants et les ressortissants allemands. Dans ce cas, les paiements effectués par application de la présente disposition feront l'objet de règlements entre les bureaux de liquidations et de compensation alliés et associés intéressés.

Je présume qu'il devra y avoir convention entre les intéressés contestants au sujet des réclamations dont on pourra demander l'exécution. Mon honorable ami possède-t-il un exemplaire du traité de paix?

L'honorable M. BELCOURT: Non, malheureusement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il est probable qu'il sera donné effet au jugement de la cour au moyen d'un organisme de vérification qui doit nécessairement s'établir entre notre pays et un pays ennemi ou les nationaux des pays ennemis. Je ne saurais dire exactement comment la chose se fera.

L'honorable M. BOSTOCK: Cela ne mettra toujours par la cour de l'Echiquier en état de remplir les fonctions compensatrices que le traité mentionne.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne le crois pas. Cette disposition n'a d'autre portée que de conférer à la cour de l'Echiquier la juridiction nécessaire pour entendre et juger ces causes.

L'honorable M. BELCOURT: L'alinéa (c) de l'article 296 dit:

(c) Les sommes dues aux ressortissants d'une des puissances contractantes par les ressortissants d'une puissance adverse seront portées au débit de l'office de vérification et de compensation du pays du débiteur et versées au créancier par l'office du pays de ce dernier.

Voilà comment l'opération se fera.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. Tout se fera, en somme, entre les deux pays.

Le paragraphe 1 de l'article 1 est agréé.

Le paragraphe 2 de l'article 1 est agréé.

Le préambule et le titre sont agréés.

Rapport est fait de la troisième lecture du bill, sans amendement et de son adoption.

Le Sénat s'ajourne à lundi, 3 novembre, à 11 heures avant-midi.

SÉNAT.

Lundi, 3 novembre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à 11 heures a.m.

Prières et affaires de routine.

BILL DE L'ACQUISITION DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

REPRESENTATIONS DES BOARDS OF TRADE.

L'ordre du jour étant appelé—

L'honorable M. BOSTOCK: Je désire demander au leader du Gouvernement quel est l'objet de l'avis que je lis d'une

L'hon. M. BELCOURT.

convocation du comité des chemins de fer pour demain matin à 10 heures. Répondant l'autre jour à une interpellation, le leader du Gouvernement disait qu'il pourrait être à propos d'accorder une entrevue au Board of Trade de Montréal qui, je crois, a demandé qu'il lui soit permis d'exposer ses vues au Sénat. La réunion convoquée pour demain se rapporte-t-elle à cette demande du Board of Trade?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cette réunion a été convoquée pour fournir au Board of Trade de Montréal, et semblablement à celui de Toronto, l'occasion d'exprimer leur opinion au comité, de même qu'aux sénateurs qui assisteront à sa réunion, sur le bill du Grand-Tronc. C'est probablement la seule occasion que les intéressés du dehors auront de se présenter devant le comité, car lorsque le bill reviendra devant le Sénat, comme nous nous attendons à ce qu'il y revienne demain matin, je présume que le Sénat restera en séance jusqu'à ce qu'il ait disposé de ce bill.

L'honorable M. BOSTOCK: Si ces intéressés du dehors doivent venir en grand nombre, ne serait-il pas préférable de tenir dans la Chambre du Sénat la réunion du comité?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: A moins que la réunion du comité ne gêne les séances du Sénat.

L'honorable M. McSWEENEY: Avez-vous donné un avis aux Boards of Trade?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

IMPRESSIONS PUBLIQUES.

LA GAZETTE DE L'AGRICULTURE.

L'honorable M. POPE (pour l'hon. M. Dennis) propose l'adoption du premier rapport du comité mixte des deux Chambres sur les impressions parlementaires.

L'honorable M. POWER: Je fais partie de ce comité et je n'objecte pas à l'adoption du rapport; mais comme c'est probablement la dernière fois que nous soyons appelés à discuter durant cette session sur ces questions des impressions parlementaires, je désire attirer votre attention sur une publication particulière qui, à mon avis, devrait être discontinuée. Je fais allusion à une brochure mensuelle publiée par le département de l'Agriculture. Cette brochure est imprimée sur papier fort et contient de nombreuses illustrations—et

elle coûte très cher. On pourrait encore passer outre si seulement cette publication avait une importance pratique; mais je suis convaincu que ceux des honorables sénateurs qui ont l'habitude de jeter un coup d'œil sur cette publication, à moins qu'ils ne l'aient lue au point de vue scientifique ou technique, seront d'avis qu'elle n'est guère utile aux cultivateurs de ce pays. J'ai parfois songé à adresser quelques exemplaires de cette publication à des cultivateurs de mes amis, mais je n'ai pu rien trouver, dans ce que l'on pourrait appeler ce magazine, qui fût utile ou intéressant à des cultivateurs pratiques. L'impression et la distribution de ce document me paraissent être un pur gaspillage d'argent. L'imprimeur du roi, ou le ministre qui administre le service de l'imprimerie, a le pouvoir qu'il faut, je crois, pour discontinuer l'impression et la distribution de cette brochure.

L'honorable W. B. ROSS: L'honorable sénateur fait-il allusion à la "Gazette de l'Agriculture"?

L'honorable M. POWER: Oui.

L'honorable W. B. ROSS: Il est difficile de la désigner sous le nom de brochure. L'honorable sénateur me paraît considérer la chose sous son mauvais côté. Je partage ses vues sur l'utilité de cette gazette pour la moyenne des cultivateurs; mais elle est réellement l'organe des fermes d'expérimentation, et, sans en être certain, il me semble que cette publication est le moyen le moins dispendieux qui puisse être fourni à ces fermes d'expérimentation pour échanger leurs vues, maintenir leur organisation, éviter les répétitions des mêmes expériences, et, à la longue, les dispenser d'une énorme correspondance.

La "Gazette de l'Agriculture" publie une matière qui a de la valeur pour le cultivateur pratique, ce sont les notes que l'honorable sénateur trouvera à la fin de la publication. Autrefois, les notes de l'Institut international d'agriculture, dont le siège est en Italie, étaient publiées séparément. Nous en avons maintenant un sommaire, tiré du journal de l'Institut qui traite de tout ce qui est nouveau ou important en Agriculture, et ces notes sont fort utiles. Je ne crois pas que vous faissiez beaucoup d'économie en supprimant la "Gazette de l'Agriculture"; mais vous y perdrez plutôt, surtout pour les fermes d'expérimentation.

L'honorable M. RATZ: Mon honorable ami sait-il combien d'exemplaires de cette

gazette vont aux cultivateurs? Dans la partie du pays que j'habite, je n'ai pas encore trouvé un cultivateur qui la reçoive. Il m'arrive par hasard d'en recevoir un exemplaire, et je le remets à quelque cultivateur; mais je crois que la circulation en est fort restreinte parmi les cultivateurs. Si donc cette gazette n'atteint pas les cultivateurs, elle ne saurait leur être utile.

L'honorable W. B. ROSS: Il est possible que peu d'exemplaires vont aux cultivateurs, mais ils vont aux fonctionnaires du Gouvernement et à tous ceux qui tiennent un emploi dans les fermes d'expérimentation.

L'honorable M. POWER: Je suis surpris d'entendre l'honorable sénateur de Middleton défendre la publication de la "Gazette de l'Agriculture", parce qu'il est agronome et ne ressemble point aux dix-neuf cultivateurs que, sur vingt, nous rencontrons d'un bout à l'autre de notre pays. Je suis convaincu, comme l'a fait remarquer l'honorable sénateur qui siège derrière moi (l'honorable M. Ratz), que les cultivateurs pratiques ne reçoivent pas cette gazette, ou, s'ils la reçoivent, ils ne la lisent pas. Je ne suis guère cultivateur moi-même, et la question ne m'intéresse pas personnellement.

La motion est adoptée.

BILL DU SERVICE CIVIL.

RAPPORT DU COMITE SPECIAL.

L'honorable M. WILLOUGHBY propose l'adoption du deuxième rapport du comité spécial auquel a été référé le bill 18 "Loi amendante la loi du Service civil de 1919?"

La motion est adoptée.

L'honorable M. WILLOUGHBY propose l'adoption du troisième rapport du même comité.

Il dit: Honorables messieurs, le bill que nous étudions a subi sa troisième lecture à la Chambre des communes. La recommandation exprimée dans ce troisième rapport porte que la Chambre des communes reprenne la question en considération, si elle le juge à propos. Cette question comporte un octroi d'argent et nous manquerions à la règle 70 du Sénat si, sans une recommandation du Gouvernement, nous appropriions certains crédits, ou même, comme je comprends la chose, si nous recommandions cette appropriation. Mais le comité est d'avis que le bill, au lieu de prendre effet au premier avril prochain, devrait avoir un effet rétroactif au premier avril dernier conformé-

ment à ce qui nous a paru être l'impression donnée aux délégations qui ont comparu devant le comité. Nous nous rendons aussi bien compte de la difficulté d'accorder la chose, le bill ayant déjà subi sa troisième lecture à la Chambre basse. Sans être une autorité en procédure parlementaire, je crois qu'un autre bill devra être présenté pour donner lieu à une appropriation d'argent, si cette recommandation était adoptée. Il est possible que tous ne partagent point cette opinion. En tout cas, nous avons cru désirable que la partie non contestable de nos conclusions, c'est-à-dire le deuxième rapport, doive être adoptée, afin que rien n'empêche la prompte adoption du bill par le Parlement, et que ce point particulier fasse le sujet d'un rapport distinct.

L'honorable M. POWER: Je soulève un point d'ordre. Me reportant à nos procès-verbaux, je constate que le deuxième rapport du comité, que nous venons justement de discuter, est inscrit à l'ordre du jour pour être pris en considération "à la deuxième séance de lundi prochain"; et le rapport dont l'honorable sénateur (l'honorable M. Willoughby) a proposé l'adoption est dans le même cas. Il est inscrit pour la deuxième séance de lundi prochain. Je crois donc que l'honorable leader du Sénat ferait bien de proposer l'ajournement de ces deux questions jusqu'à notre prochaine séance. Nous ne pouvons prendre ces rapports en considération, sans manquer d'égards aux messieurs qui sont absents dans le moment et qui désireraient cependant, comme il se peut, prendre part au débat sur ces questions.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cela nous obligerait à rescinder la motion qui vient d'être agréée à l'effet d'adopter le deuxième rapport. Je n'objecte aucunement à ce que ces questions soient ajournées jusqu'à la prochaine séance. Je rappelle simplement ce fait qu'elles nous ont été présentées pour être prises en considérations à la deuxième séance, aujourd'hui. Il nous faudra donc rescinder cette motion, qui a été faite par erreur, et fixer la prise en considération de ces deux questions à la prochaine séance du Sénat.

L'honorable M. POWER: La règle sur laquelle nous nous appuyons pour rescinder une résolution fait une exception dans le cas d'erreurs à corriger. Nous pouvons toujours rescinder dans ce cas.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, la motion adoptant le deuxième rapport du comité est rescindée, et il est

L'hon. M. WILLOUGHBY.

ordonné que la prise en considération des deux rapports soit inscrite à l'ordre du jour pour la prochaine séance du Sénat.

Sur la motion d'ajournement:

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, je suis fort désappointé de ce que le bill du Grand-Tronc ne nous soit pas arrivé ce matin, comme nous l'attendions; et il n'est pas probable que nous le recevions aujourd'hui. On a confiance que la Chambre des communes l'adoptera aujourd'hui et qu'il nous sera soumis demain. Conséquemment, je propose l'ajournement jusqu'à demain matin.

La motion est agréée et le Sénat est ajourné jusqu'à demain, à 11 heures a.m.

SÉNAT.

Mardi, 4 novembre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

PREMIERE SEANCE.

Le Sénat se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Prières et affaires de routine.

L'IMMIGRATION AU CANADA.

L'honorable M. CASGRAIN donne avis:

Que, demain, il demandera au ministre de la Marine et des Pêcheries:

1. Le ministère a-t-il connaissance de l'arrivée au Canada des paquebots ci-après mentionnés et portant chacun un nombre considérable de passagers d'entrepont:
 - "Grampian", 24 octobre 1919, avec 708 passagers d'entrepont;
 - "Metagama", 24 octobre 1919, avec 962 passagers d'entrepont;
 - "Melita", 24 octobre 1919, avec 1,211 passagers d'entrepont;
 - "Mégantic", 28 octobre 1919, avec 978 passagers d'entrepont;
 - "Empress of France", 28 octobre 1919, avec 939 passagers d'entrepont?
2. Combien de ces passagers d'entrepont sont de nouveaux immigrants, c'est-à-dire combien sont des personnes qui ne demeuraient pas au Canada précédemment?
3. Est-ce la politique du Gouvernement d'encourager l'immigration au Canada à l'époque actuelle?
4. Le Gouvernement désire-t-il enrayer l'immigration—comme les Etats-Unis d'Amérique—jusqu'à ce que l'état de l'industrie redevienne normal?

Et il ajoute: Si l'honorable leader du Sénat ne s'y oppose pas, je vais ajouter quelques mots. Je dois dire que ces ques-

tions m'ont été communiquées de la ville de Québec. Je suis sous l'impression que tous ces paquebots sont arrivés à Québec. Comme vous le remarquerez, les passagers de ces paquebots atteignaient à peu près le nombre de 5,000. Ces demandes de renseignements me sont venues de Québec pour la raison que les préposés à la réception des immigrants ne s'attendaient point à des arrivages si nombreux et si prompts, et qu'ils ne savent que faire de ces immigrants, ni où leur conseiller de se diriger. La personne qui m'a adressé ces questions est à la tête d'une importante société d'immigration de Québec.

Depuis la guerre, nous avons tenté de résoudre le problème du chômage des soldats de retour. Est-il sage de permettre à tant d'immigrants de débarquer au Canada de ce temps-ci? Naturellement, c'est aux ports d'embarquement qu'il faudrait agir; il est inutile de renvoyer ces gens après qu'ils sont arrivés au pays. Il y a quelques mois —et je crois que le ministre du Travail appuiera cette affirmation—les Etats-Unis ont décidé d'interdire toute immigration durant une certaine période, je ne sais au juste durant combien de temps. Conséquemment, il est vraisemblable que la marée des sans-travail d'Europe envahisse nos rivages. Il me paraît utile de répondre le plus tôt possible à ces questions, et j'ai confiance que l'honorable leader du gouvernement n'objectera pas à la suspension des règles du Sénat, durant quelques minutes, pour nous permettre de discuter cette très importante affaire. La besogne ne presse guère, ce matin, et nous consacrerions profitablement quelques minutes à cette urgente question. J'aurais pu la soulever avant la prise en considération de l'ordre du jour, plutôt que d'en faire l'objet d'une interpellation; mais il vaut tout autant savoir ce que le Gouvernement a l'intention de faire à ce sujet, et savoir aussi si cette Chambre est d'avis qu'il est désirable, en ce temps-ci, de permettre à un nombre aussi considérable de sans-travail de venir au Canada pour y trouver de l'ouvrage.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami semble présumer que l'importance des arrivages au Canada est causée par l'immigration. Mon impression personnelle est que la plupart de ces gens que nous voyons arriver appartiennent aux familles des soldats; qu'ils reviennent d'Europe et appartiennent au Canada. On sait partout que la plupart des paquebots qui sont depuis plusieurs mois arrivés aux ports de l'Est, étaient presque complète-

ment remplis de familles de soldats, et que ces familles venaient particulièrement de l'Angleterre. Il serait donc impossible de débattre intelligemment cette question avant d'avoir les renseignements que mon honorable ami demande; et nous n'arriverions à aucun résultat à discuter sur une hypothèse. Je me ferai un plaisir d'obtenir du ministère de l'Immigration les renseignements que mon honorable ami demande.

NOUVELLE CLASSIFICATION DU SERVICE CIVIL.

QUESTION.

L'honorable M. LEGRIS demande au Gouvernement:

1. A quelle date a été terminée la classification actuellement soumise à l'adoption de cette Chambre avec le bill (n° 18) de la Chambre des communes?
2. Les experts de Arthur Young & Company, de Chicago, sont-ils encore à l'emploi de la commission canadienne du service civil?
3. Combien de ces experts travaillent encore pour notre commission du service civil, et quels sont les honoraires payés à chacun d'eux?
4. La compagnie Arthur Young, ou quelqu'un des experts employés par notre commission du service civil a-t-il présenté des comptes pour travail supplémentaire?
5. A présent que la classification est terminée et soumise à l'adoption du Parlement, quel est la nature du travail desdits experts?
6. Le Gouvernement a-t-il l'intention de remercier prochainement ces experts américains de leurs services?
7. Quel est le coût total, jusqu'à la présente date, de toute cette expertise et reclassification du service civil canadien?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED:

1. La classification révisée, le 3 septembre 1919.
2. Oui.
3. Cinq, au travail de classification, avec un sixième qui n'y travaille que la moitié de son temps; un au travail des impressions. Le Gouvernement du Canada ne paie d'honoraires individuellement à aucun membre du personnel; mais il paie certains honoraires à la firme Arthur Young & Co. pour faire ce travail, et cette firme se charge du travail qu'elle assigne à certains membres de son personnel, qu'elle tient responsables.
4. La compagnie Arthur Young a présenté des comptes pour travail supplémentaire. Le taux de rétribution pour ce travail supplémentaire est \$3 par heure.
5. Le travail consiste maintenant à appliquer la classification aux emplois individuels, par ministère. Ce travail s'exécute de concert avec les divers chefs de division et est sujet à l'approbation du sous-ministre. Les applications qui ne sont pas approuvées par les sous-ministres sont référé-

rées à la Commission du Service civil et par elle à la Commission d'appel qui adjuge.

6. Lorsque seront terminés les travaux pour lesquels elle a été engagée, les services de la firme Arthur Young & Co. ne seront plus requis.

7. Coût total de la classification au 31 juillet, à l'exclusion de la papeterie et des impressions, \$60,013.89.

AFFAIRES DU PARLEMENT.

L'ordre du jour étant appelé—

L'honorable M. SCHAFFNER: Honorables messieurs, si je ne contreviens pas aux règlements, je désirerais attirer l'attention de cette Chambre et du Parlement sur une pratique qui devient insupportable, et c'est qu'en fait, on ne s'occupe ici d'affaires que trois jours sur trois. La chose est des plus injustes pour les membres du Parlement qui habitent au loin et doivent rester à Ottawa depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la session. Cela vient de ce que les députés et sénateurs de l'Ontario et du Québec insistent pour partir le vendredi, parfois même le jeudi, et ne reviennent aux affaires parlementaires que le mardi. Jamais cette situation ne s'est mieux illustrée que dans la discussion du bill dont est actuellement saisie la Chambre des communes. Je sais qu'il ne nous est pas loisible de critiquer la Chambre des communes. Cela n'empêche pas la Chambre des communes de critiquer parfois le Sénat et de nous qualifier assez vertement. Je ne fais que ce qui me paraît une légitime critique du Parlement. Le bill du Grand-Tronc aura sans doute été adopté par la Chambre des communes vendredi...

L'honorable M. CASGRAIN: Pas du tout; ce bill ne sera adopté que si l'on applique la règle de clôture.

L'honorable M. SCHAFFNER: ... et devrait être soumis au Sénat lundi n'était que quelques membres de cette Chambre désirent aller chez eux. Il m'est égal que les sénateurs aillent chez eux; mais ces ajournements ne nuisent pas seulement aux membres des deux Chambres; ils augmentent surtout la dépense que la session occasionne, et ce à une époque où tout le peuple de ce pays s'efforce d'économiser.

Je ne sais ce qu'il faudrait faire, ou si seulement il pourrait se faire quelque chose. La question est tellement sérieuse qu'un député de la province de Québec a très sévèrement critiqué ses propres collègues, membres de l'opposition, parce que, s'étant absentés du vendredi au mardi, ils demandaient les renseignements qui avaient été

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

fournis durant leur absence. Nous avons pu remarquer la même chose ici. Le député a montré son mécontentement, et avec raison.

Je répète que cette pratique est incorrecte, et je désire suggérer à l'honorable sénateur qui soumettait dernièrement un magnifique projet tendant à l'amélioration du cabinet et du Parlement, qu'il devrait convoquer le comité et essayer de corriger cette pratique.

Je ne veux pas discuter cette question en ce qu'elle se rapporte au bill du Grand-Tronc; mais je n'ai encore entendu formuler aucune bonne raison qui justifie la présentation de ce bill. Cette session a été convoquée dans le but exprès d'approuver le Traité de paix, et l'on avait promis que la législation de la prohibition des alcools serait aussi soumise au Parlement. Si j'en ai la liberté, je voudrais faire comprendre à l'honorable leader de cette Chambre, le plus respectueusement possible, que ce bill, lorsqu'il nous sera soumis, nous tiendra en séance le matin, l'après-midi et le soir, chaque jour et même le samedi et le dimanche aussi, s'il le faut.

L'honorable M. CASGRAIN: J'objecte au travail du dimanche.

L'honorable M. SCHAFFNER: En tout cas, vous partirez.

LA PENSION DES EMPLOYÉS DU SERVICE CIVIL.

LE CAS DE FEU M. LEMIEUX.

L'ordre du jour étant appelé—

L'honorable M. POWER: Honorables messieurs, je n'ai pas l'intention de discuter le sujet dont vient de parler l'honorable sénateur qui m'a succédé, mais j'espère que cette Chambre me permettra de prononcer quelques paroles humanitaires. Mes honorables collègues ont probablement appris que, samedi dernier, un employé, qui depuis trente-cinq ans, faisait partie du service civil, nommé Lemieux, fut soudainement tué dans un accident. Cette mort nous a sans doute inspiré des regrets; mais les honorables sénateurs ne se sont probablement pas rendu compte de la situation. Ce M. Lemieux avait souscrit durant trente et quelques années, à l'ancien fonds de pension. Malheureusement, l'ancienne loi relative à la retraite ne pourvoit à rien au delà de la vie même de l'employé, et, à sa mort, sa veuve ou ses autres parents n'ont droit à rien.

Ce M. Lemieux est mort subitement; il laisse une veuve et, si je ne me trompe, quatre enfants, qui n'ont reçu que son sa-

laire de deux mois. Il me semble que chaque sénateur devrait être frappé de la cruauté de cet état de choses. Nous dépensons et nous nous disposons à payer encore des millions au profit d'hommes qui ont fait du service outre-mer et sont revenus en bonne santé avec un bel avenir devant eux; et voilà une veuve de fonctionnaire, et ses enfants, qui se trouvent en face de rien.

Je vous signale ce fait parce que je crois qu'il est du devoir du Gouvernement, qui accueille avec tant de bienveillance les réclamations d'autres personnes, de venir en aide à la veuve et aux enfants de ce fidèle serviteur de l'Etat. Je crois savoir qu'une nouvelle demande de crédits doit nous être présentée, et il me semble que le Gouvernement, dans la préparation de ces estimés budgétaires, serait justifiable d'y inclure une provision devant améliorer la situation de cette veuve et de ces enfants. Je ne prétends pas qu'on devrait leur payer une pension durant une certaine période; mais je pense qu'on devrait leur venir en aide.

L'honorable M. CASGRAIN: En leur remboursant ce que M. Lemieux a versé à ce fonds de pension?

L'honorable M. POWER: Comme l'honorable sénateur de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain) le suggère, je crois qu'en toute justice et en toute charité, les estimés devraient pourvoir en ce cas à un montant au moins suffisant pour rembourser à cette famille la somme que M. Lemieux a versée au fonds de pension.

L'honorable M. POIRIER: Avec les intérêts.

BILL DU SERVICE CIVIL.

RAPPORTS DU COMITE SPECIAL.

L'honorable M. WILLOUGHBL propose l'adoption du deuxième rapport du comité spécial auquel a été référé le bill 18, "Loi amendant la loi du Service civil de 1918."

La motion est agréée.

L'honorable M. WILLOUGHBY propose l'adoption du troisième rapport du même comité.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, mon honorable ami le président du comité, qui a présenté son rapport, a expliqué au Sénat pourquoi sa recommandation est faite. Je dois dire, avec tout le respect que je dois au comité, et bien que j'en fasse moi-même partie, que je ne vois pas que l'on doive obtenir quel-

que résultat de cette recommandation à la Chambre des communes.

Le rapport recommande à la Chambre des communes de donner un effet rétroactif à la classification; que cette classification prenne effet au 1er avril 1919, bien que le bill stipule expressément qu'il devra commencer son opération au début du prochain exercice financier. La Chambre des communes a longuement délibéré sur cette proposition même; elle l'a finalement rejetée et a formulé son projet de loi, qui nous a été soumis, de façon qu'il soit mis en application l'année prochaine. Les honorables sénateurs qui font partie du comité ont parfaitement compris que ce bill ne pouvait être amendé puisqu'il comporte une dépense d'argent, laquelle, en tout cas et indépendamment du principe que le Sénat n'a pas à intervenir dans ces questions, devrait donner lieu à la présentation d'un estimé pourvoyant aux crédits additionnels qui deviendraient nécessaires pour donner effet à la classification à compter du commencement de l'exercice actuel. Les Communes s'étant déjà prononcées sur ce point, la question étant une question monétaire, et ce bill ne pouvant plus être amendé maintenant qu'il a subi sa troisième lecture aux Communes à moins d'obliger les Communes à présenter un autre bill, ce qui n'est évidemment pas possible, une recommandation du Sénat ne peut être que parfaitement inutile et ne pourrait que nous mettre, à ce sujet, en conflit avec les Communes.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur dit qu'un nouveau bill devra être présenté parce que celui-ci est un bill monétaire?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le présent bill ne peut pas être amendé à la Chambre des communes parce qu'il y a déjà subi sa troisième lecture. Le seul amendement qui pourrait y être apporté, maintenant que ce bill a subi sa troisième lecture à la Chambre des communes, serait un amendement provenant du Sénat.

L'honorable M. CASGRAIN: Parce que c'est un bill monétaire?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il est entendu que nous n'avons pas à intervenir, de prendre des mesures donnant lieu à des débours additionnels; et comme nous avons reconnu l'utilité d'adresser une recommandation à la Chambre des communes, il semble aussi inopportun d'adopter ce rapport.

L'honorable M. BOSTOCK: Je suis quelque peu surpris d'entendre mon honorable

ami objecter à ce que le Sénat exprime son opinion sur cette question. Je crois qu'il a été représenté aux membres du comité qu'il y avait malentendu dans toute cette affaire. Quoi qu'il en soit, certains membres du Service sont sous l'impression que le ministre avait promis de rendre la classification effective à la fin de l'exercice 1918-19, et qu'il s'agissait pour le ministre de remplir sa promesse. C'est beaucoup à cause de ces représentations qu'un membre du comité proposa un amendement au bill, amendement qui revêtit plus tard la forme d'une recommandation de la part du comité. Si un membre du cabinet a fait semblable promesse, il est à désirer que cette promesse soit tenue, car on ne doit s'attendre qu'à de mauvais résultats de la constatation que le Service civil pourrait faire d'un manquement de parole sur une question de cette nature. Je crois que c'est à cause de cela que les membres du comité ont cru juste et raisonnable d'adresser cette recommandation à la Chambre des communes.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je puis dire aux honorables sénateurs que j'ai vu l'honorable M. Maclean depuis que le rapport du comité a été préparé; naturellement, il approuve tout ce que la Chambre des communes a fait et il donne à entendre, malgré tout son respect pour les recommandations du Sénat, que la Chambre des communes marchera dans la direction qu'elle a jusqu'à présent suivie.

L'honorable M. CASGRAIN: Je regrette d'importuner le Sénat à tout moment, mais je ne comprends vraiment pas. Tous les bills qui nous arrivent ont subi leur troisième lecture à la Chambre des communes. Est-ce que cela signifie que nous ne pouvons amender un bill qui a subi sa troisième lecture à la Chambre des communes, parce que c'est un bill monétaire?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Un bill doit nécessairement subir sa troisième lecture à la Chambre des communes avant de nous être soumis. Si le Sénat apporte un amendement à un bill, ce bill retourne à la Chambre des communes et y est amendé en conséquence si la Chambre des communes adopte l'amendement du Sénat. Mais le bill dont il s'agit maintenant est un bill monétaire, et le comité du Sénat, se rendant compte qu'il ne lui était pas loisible d'y apporter quelque amendement, a plutôt fait une recommandation. Or, cette recommandation ne pourrait être adoptée que par la présentation d'un nouveau bill, puisque la Chambre des communes n'a pas le

L'hon. M. BOSTOCK.

pouvoir d'amender un bill dont les dispositions n'ont pas été modifiées par le Sénat.

L'honorable M. ROCHE: Je désirerais dire un mot sur cette question. Avant de connaître les explications du ministre, la Chambre ne me paraissait pas savoir ce que signifie ce rapport. Son adoption fut proposée au Sénat, sans que le rapport fut lu, et sans que les sénateurs fussent mis au courant de son contenu. Il m'a souvent paru étrange de faire adopter par le Sénat des rapports dont la lecture n'a pas été faite. Je crois que cette pratique a été suivie lorsque nous étions pressés par la besogne et que nous n'avions guère le loisir d'étudier les mesures que nous adoptions. Mais un rapport de cette importance ne devrait pas manqué d'être lu au Sénat, et les sénateurs devraient être mis au courant de ce qu'il contient avant d'être appelés à voter.

L'honorable M. POWER: Honorables messieurs, je ne vois pas en quoi vaut cette objection. Ce rapport n'intervient pas directement dans une question d'argent, mais exprime seulement l'opinion d'un comité du Sénat — et l'opinion du Sénat, si le Sénat l'adopte — qu'une certaine chose devrait être faite, à savoir que la classification devrait prendre effet depuis le 1er avril 1919 plutôt qu'au 1er avril 1920. Je ne vois aucune objection à ce que le Sénat exprime son opinion, afin d'attirer directement l'attention de la Chambre des communes sur ce point. Si nous avons mal interprété l'intention de la Chambre des communes, elle n'aura qu'à s'abstenir d'obtempérer à notre recommandation. Et je ne crois pas probable qu'il lui soit nécessaire de présenter un nouveau bill. Il suffirait d'ajouter une entrée dans les estimés budgétaires qui doivent être présentés au Parlement.

La motion recommandant l'adoption du rapport est négative.

BILL DE LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

LE SENAT INSISTE SUR SON AMENDEMENT.

Le Sénat procède à l'étude du message de la Chambre des communes refusant d'agréer à l'amendement apporté par le Sénat au bill 11, "Loi modifiant la Loi de la protection des eaux navigables".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, ce bill est venu si fréquemment devant le Sénat et a fait le

sujet de tant de discussion que j'hésite à y revenir. Qu'il me suffise de dire brièvement que la Chambre des communes, en nous retournant ce bill, proposa d'en appliquer les dispositions à toutes les eaux navigables. Le Sénat formula cette intention de la Chambre des communes en insérant dans le bill les mots "eaux de marée", de sorte que les mesures établies dans le bill, qui auraient été appliquées aux causes d'obstructions dans les eaux navigables, soient restreintes aux eaux de marée et ne soient appliquées qu'aux causes d'obstruction dans les eaux de marée. La Chambre des communes a refusé de souscrire à cet amendement et nous a conséquemment fait connaître son refus dans un message.

Afin de décider de cette question dans un sens ou dans un autre, je propose:

Qu'un message soit adressé à la Chambre des communes pour l'informer que le Sénat insiste sur son amendement au bill 11, intitulé: "Loi modifiant la loi de la protection des eaux navigables."

L'honorable M. ROCHE: Honorables messieurs, ce bill avec son amendement nous étant revenu, je suis d'avis, comme d'autres le seront aussi sans doute, que l'occasion serait bonne pour disposer de cette question en empêchant l'adoption de ce bill. Je vais vous donner une ou deux raisons que j'ai pour parler ainsi. D'abord, cette loi provoquerait des conflits entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Ces derniers ont fait des concessions de terrains sur lesquels des ouvrages se sont érigés; des terrains et des constructions sont possédés en vertu d'une autre tenure antérieure à la Confédération, et les gouvernements provinciaux doivent protéger les garanties accordées par cette tenure. Cela ne manquera pas de donner lieu à des procès. Si des procès s'engagent du fait qu'une personne intrigante, ou qui en veut à une autre sollicite le ministre de la Justice d'exproprier, ou de détruire une propriété, un pauvre homme dont la propriété lui aura été enlevée n'aurait aucun recours. Et si une personne a suffisamment de moyens pour porter sa cause devant les tribunaux et jusqu'au Conseil privé, on s'apercevra que cette loi ne vaut pas le papier sur lequel elle est imprimée, parce qu'elle viole l'Acte de la Confédération et contrarie toutes les concessions faites par le gouvernement britannique — et le gouvernement du Dominion n'a pas le pouvoir d'agir ainsi. J'en conclus que c'est une bonne occasion qui nous est fournie d'en finir avec ce bill en empêchant son adoption.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami a proposé d'insister sur notre amendement. Je crains fort que cet amendement n'ait d'autre résultat que de causer la mort de ce bill. J'ai cru comprendre que cette loi est motivée par l'embarras dans lequel le gouvernement se trouve dans une certaine affaire de la Colombie-Anglaise, et cela me fait plutôt hésiter à appuyer la motion. Je ne prévois guère ce qui doit arriver. Le retrait de ce bill, auquel donnerait lieu notre adoption de la motion de mon honorable ami, pourrait affecter sérieusement la province de la Colombie-Anglaise. Sans doute, si la motion de l'honorable leader du Gouvernement est adoptée, les deux Chambres pourront encore recourir à une conférence pour tâcher d'en venir à une entente. Je crois comprendre que la principale objection que ce bill a suscitée, vient de ce qu'il doit s'appliquer à toutes les eaux navigables, et à ces causes l'amendement proposé par mon honorable ami de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) ajoutait au bill les mots "eaux de marée" de façon à restreindre son application aux eaux océaniques. Mais si nous insistons maintenant sur notre amendement, je crains que le bill ne soit tout à fait rejeté, et la province de la Colombie-Anglaise peut en souffrir sérieusement.

L'honorable M. POWER: Je ne crois pas, non plus, que nous devions adopter la motion de l'honorable leader du Sénat. S'il y a obstruction à la navigation, qu'importe que cette obstruction se produise dans les eaux de marée, ou dans les autres eaux navigables? Une obstruction se produisant dans les Grands lacs est tout aussi répressible que celle qui se produirait dans le golfe Saint-Laurent; et une obstruction se produisant dans l'une de nos grandes rivières est certainement plus dangereuse que si cette obstruction se produisait en pleine mer. Je crois que la Chambre des communes avait pleinement raison de refuser l'amendement du Sénat, et je crois de même qu'il est futile et injuste pour cette Chambre de vouloir limiter la responsabilité aux eaux de marée.

L'honorable M. LYNCH - STAUNTON: L'honorable sénateur qui vient de parler semble sous l'impression que ces obstructions — pour prendre cette expression qui n'est peut-être pas exacte — qui se produisent dans les eaux navigables sont nécessairement des obstacles à la navigation. Il y a quelques années, la loi autorisait le ministre à faire disparaître tout obstacle à la navigation, dans n'importe quelle eau navigable au Canada, ou de marée ou autre.

L'honorable M. CASGRAIN: Des obstacles naturels ou artificiels?

L'honorable M. LYNCH-STANTON: Des obstacles artificiels, c'est-à-dire les obstacles provenant de l'homme. Le gouvernement fédéral a le pouvoir de réglementer la navigation et d'empêcher qu'il ne soit de placer dans les eaux navigables des ouvrages gênant la navigation. Subséquemment, il y a à peine trois ou quatre ans, la loi fut modifiée de façon à donner au ministre le pouvoir de forcer l'auteur de quelque obstacle placé dans une eau navigable sans l'autorisation du ministre, à faire disparaître cet obstacle. Il existe maintenant une grande différence dans la loi. D'abord, il était loisible de faire une construction dans les eaux navigables à la condition que cette construction fût placée dans un endroit où elle ne devait aucunement nuire à la navigation...

L'honorable M. CASGRAIN: Puis-je poser une question à l'honorable sénateur?

L'honorable M. LYNCH-STANTON: S'il vous plaît de me laisser continuer un moment encore. Maintenant, aux termes de la loi, il vous est interdit de placer une consigne quel cours d'eau, que cet endroit soit navigable ou non. Par exemple, si l'eau n'a que deux ou trois pieds de profondeur dans une petite baie d'un lac et que, sans la permission du ministre, vous placez un obstacle dans cette baie, le ministre peut vous forcer à enlever cet obstacle, bien que depuis le commencement du monde aucun vaisseau n'ait approché à plus de dix milles de cet endroit. C'est la loi actuelle. L'effet de ce bill est de permettre au ministre de faire enlever des eaux, non seulement les ouvrages qui ne gênent aucunement la navigation et qui ont pu être placés avant l'adoption de la loi de 1918, mais encore les ouvrages qui ont été placés à n'importe quelle époque antérieure, qu'ils soient ou non nuisibles à la navigation. A mon avis, pareille législation n'est point justifiable. Elle a un effet rétroactif et affecte des droits acquis. Je sais des cas où des ouvrages ont été construits dans les eaux qui forment partie du lac Ontario; mais qui ne sont et n'ont jamais été navigables. Ces constructions ont été érigées depuis 20, 25 ou 30 ans, et le ministre ne s'est jamais avisé d'y objecter et le Parlement ne s'est pas davantage avisé d'autoriser le ministre à y objecter. Mais aujourd'hui, parce qu'un individu a érigé dans le havre de Vancouver un dock où il fait son commerce depuis 25 ans, parce que la ville de Vancouver a poursuivi cet individu pour le forcer à

L'hon. M. LYNCH-STANTON.

faire disparaître ce dock et a sans succès poussé l'affaire jusqu'au Conseil privé, parce que la ville a ainsi appris qu'aucun tribunal ne l'autoriserait à faire disparaître cette construction sans indemniser le propriétaire, on présente un bill au Parlement pour forcer cet individu à faire disparaître l'ouvrage dont il s'agit. On prétend que cet individu exige une indemnité trop forte de la ville de Vancouver; et, pour l'atteindre, il faudra que quiconque se trouve dans une situation analogue au Canada mette sa propriété en péril, et que, suivant le caprice d'un fonctionnaire des Travaux publics, ou de la Marine, sa propriété disparaisse sans qu'il lui soit même laissé de recours devant les tribunaux. Je ne suis intéressé que dans la navigation intérieure et j'ai proposé cet amendement dans le but de protéger les personnes qui possèdent des ouvrages dans les eaux de l'intérieur. Il n'y a pas de raison, pour ce qui est de la navigation, qui justifie l'adoption de ce bill. La navigation ne se portera pas plus mal par suite du rejet de ce bill, parce que ce bill ne tend nullement à empêcher de placer des obstacles dans les parties navigables des cours d'eau, mais seulement à donner au ministre le pouvoir, sans passer par les tribunaux, de supprimer les constructions érigées dans les parties non-navigables des eaux publiques du pays. Je signale le fait que c'est sans précédent que le Sénat du Canada adopte une loi rétroactive devant sérieusement affecter des droits acquis, et je pense que nous ne devrions point agir de cette façon. Comme je l'ai déclaré, j'ai des intérêts dans la navigation intérieure. Si les honorables sénateurs qui s'intéressent aux eaux de marées ne jugent pas à propos de défendre leurs intérêts, je n'ai pas à y voir. Pour ce qui m'intéresse, je crois et je soumetts au jugement du Sénat que la loi qui nous est soumise n'est pas judiciaire.

L'honorable M. CASGRAIN: Je ne voulais que poser une question à l'honorable sénateur, sans pour cela l'interrompre. Il a abordé un sujet de très vaste étendue. Une importante contestation est actuellement en cours à Montréal, sur cette question. Certains propriétaires riverains poursuivent les commissaires du port de Montréal et réclament contre tous les prolongements qui ont été exécutés dans le port depuis la Confédération. A l'époque de la Confédération, d'après leur version, tout le territoire des provinces fut remis aux provinces, et le gouvernement fédéral perdit tous les droits qu'il possédait sur ce territoire. Ils poursuivent aujourd'hui la

Commission du port et mettent en cause le gouvernement du Dominion afin de faire enlever la digue et quelques-uns des quais du front de leurs propriétés, ou d'obtenir une énorme indemnité. Un nommé Tétrault réclame \$160,000 du fait que ces digue et quais lui interceptent l'accès au fleuve. La question se soulève à présent — et les avocats aux parties savaient qu'elle devait se soulever un moment ou l'autre — de juger si le lit du fleuve appartient à la province ou au Dominion; et s'il est établi que la plage et le fond du fleuve appartiennent à la province, le gouvernement fédéral n'a alors aucun droit de mettre quoi que ce soit au-dessous de la ligne de niveau supérieur des eaux du fleuve sans le consentement préalable de la province. C'est à ce sujet que je désire poser une question à l'honorable sénateur. Je suppose qu'en sa qualité d'avocat, l'honorable sénateur sait parfaitement que les fonds de rivière et de lac appartiennent à la province dans les frontières de laquelle ils se trouvent. Mais de quelle autorité furent érigées les ouvrages dont il a parlé et qu'il dit être susceptibles d'être enlevés? Personne n'a le droit de faire de pareilles constructions si le gouvernement fédéral ou provincial est propriétaire du terrain riverain qui commence à la ligne du niveau supérieur des eaux, et c'est empiéter sur le domaine public que de placer une construction en ces endroits. L'honorable sénateur a trop d'expérience comme avocat pour alléguer que l'ancienneté de ces ouvrages leur assurent une prescription devant la Couronne. Il n'importe qu'ils aient été érigés depuis tant et tant d'années. S'ils constituent une obstruction, je crois que le Gouvernement aurait raison de les faire disparaître. Mais il se peut qu'un individu ait acheté un lot de grève, disons de la province d'Ontario, et y ait érigé une construction dans ce que l'on peut appeler un cours d'eau navigable (car un cours d'eau navigable ne signifie pas nécessairement le seul emplacement du chenal; si une rivière est navigable, elle est navigable d'un bord à l'autre, cependant que le chenal se trouve au milieu). Si donc cet individu a placé une construction sur un lot de grève concédé par le gouvernement provincial de l'Ontario, disons-nous, je ne vois pas comment un ministre fédéral puisse exiger de cet individu qu'il enlève la construction qu'il a érigée. Le ministre aura besoin de préparer un fort dossier pour établir que cette construction nuit réellement à la navigation — et jusque-là il sera permis au propriétaire de garder sa construction.

Me sera-t-il permis de critiquer quelque peu l'opinion de l'honorable sénateur de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton)? Il dit qu'il n'est intéressé qu'aux eaux intérieures et non aux eaux de marée. Il me semble qu'en qualité de sénateurs nous sommes intéressés à tout ce qui touche au public et qui n'est pas du ressort exclusif des provinces. Nous devons nous intéresser aux eaux de marée aussi bien qu'aux eaux intérieures. L'honorable sénateur a dû faire erreur.

Je n'étais pas ici lorsque l'on a discuté sur ce bill; mais la question que je pose à l'honorable sénateur est celle-ci: les fonds de lac et de rivière n'appartiennent-ils pas à la province? Si l'honorable sénateur admet qu'ils appartiennent à la province, il s'ensuit alors qu'un individu qui obtient d'un gouvernement provincial des titres de propriété d'un lot de grève, possède ainsi le droit de faire ce que bon lui semble sur ce lot de grève.

L'honorable M. LYNCH - STAUNTON: Pour répondre à l'honorable sénateur je puis ne lui dire que ceci: Si j'érige une construction sur un terrain qui appartient au gouvernement provincial, ou au gouvernement fédéral, il existe maintenant une loi qui autorise le gouvernement du Dominion, ou celui de la province, selon le cas, à enlever cette obstruction. En ce qui regarde cette loi particulière, elle ne fortifie en rien la situation de l'un ou de l'autre gouvernement. Mais si j'achète un lot de grève du gouvernement provincial et que j'y construis quelque chose, le présent bill intervient dans la jouissance de ma propriété et, s'il le faut, je dois entrer en lutte avec le gouvernement du Dominion et le Conseil privé pour faire établir si cette intervention est constitutionnelle ou non. C'est un fardeau que le Parlement ne devrait mettre sur les épaules d'aucun citoyen de ce pays. Il n'y a aucun doute que, dans la cause des pêcheries, il a été décidé que le terrain submergé et les eaux d'un lac appartiennent au gouvernement provincial et que le Dominion n'a le droit que d'édicter des lois concernant la navigation.

L'honorable M. CASGRAIN: Des privilèges.

L'honorable M. LYNCH - STAUNTON: J'ai moi-même fait cette observation au ministère il y a cinq ou six ans. J'ai prévenu le ministère que, s'il prétendait avoir raison, il devrait intenter une action devant la cour de l'Échiquier pour faire reconnaître ses droits dans une affaire où j'étais intéressé en Ontario. Je l'ai engagé à sou-

mettre la question au ministère de la Justice. C'est apparemment ce qui a été fait, et nous n'avons plus entendu parler de rien. Mais voilà qu'on présente une loi pour permettre au ministre d'outrepasser mes droits sans en référer aux tribunaux. Or, cela me paraît contraire à nos idées de droit et de justice.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne à huit heures, ce soir.

Deuxième séance.

Le Sénat se réunit à 8 heures, sous la présidence de Son Honneur le président.

Affaires de routine.

Sur la motion d'ajournement:

L'honorable M. BOSTOCK: Je désire demander à mon honorable ami le leader du Gouvernement si des dispositions ont été prises au sujet de l'impression du bill du Grand-Tronc avant qu'il nous soit soumis. Je crois que plusieurs modifications plutôt importantes y ont été faites par le Gouvernement depuis qu'il a été présenté à l'autre Chambre, et il serait utile que ce bill fût mis en bonne forme pour être présenté au Sénat.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: S'il n'est pas déjà entre les mains de l'imprimeur, je verrai à ce qu'il lui soit remis sans délai.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a-t-il fixé un jour de la semaine prochaine pour commencer la deuxième lecture du bill?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, pas la semaine prochaine.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à 11 heures du matin.

SÉNAT.

Mercredi, 5 novembre 1919.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit à 11 heures du matin.

Prières et affaires de routine.

BILL DE L'ACQUISITION DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

INTERPELLATIONS ET DECLARATIONS.

L'honorable M. CASGRAIN demande au Gouvernement:

L'hon. M. LYNCH-STAUTON.

A combien le Gouvernement évalue-t-il le montant que le réseau du Grand-Tronc doit à l'Etat?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Etat des montants dus au Gouvernement par le chemin de fer du Grand-Tronc et par le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

Emprunt primitif	\$ 15,142,633.13
Avance au 1er juillet 1918....	593,733.33
Avance au 30 septembre 1919. .	554,600.00
Compte des rails.....	1,279,760.07

Total \$ 17,570,726.53

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Emprunts	\$ 50,591,237.00
Intérêts dus au Gouvernement	
au 2 juillet 1919.....	7,368,983.83
Avances du receveur.....	5,996,539.35
Compte des rails du chemin de fer de la Baie d'Hudson....	53,848.56

Total \$ 64,010,608.56

Solde dû aux chemins de fer du Gouvernement sur les comptes d'exploitation du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique	\$ 1,040,346.79
Obligations directes	82,621,681.88

L'honorable M. BEIQUÉ demande au Gouvernement:

1. Le montant total du coût de construction du Grand-Tronc-Pacifique et de ses tronçons.
2. Le montant total du passif actuel de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et de ses compagnies filiales, et quelle part est due au Gouvernement fédéral ou à aucun de ses ministères, ou à ses chemins de fer, ou à la compagnie du Grand-Tronc, en spécifiant le montant dû en chaque cas.
3. Le montant total des obligations, débetures ou autres instruments du passif de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et de ses compagnies filiales qui sont actuellement impayés et garantis par le Gouvernement fédéral.
4. La date de l'échéance de ces obligations, débetures ou autres instruments de passif de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et de ses compagnies filiales qui sont actuellement impayés et garantis par la compagnie du Grand-Tronc ou par les gouvernements provinciaux? Si de ces obligations, débetures ou autres instruments de passif portent plus d'une garantie, quel en est le montant? La garantie a-t-elle été donnée par le Gouvernement fédéral, la compagnie du Grand-Tronc ou l'un des gouvernements provinciaux? Quel en est le montant en chaque cas, et quel est l'ordre de ces garanties.
6. Les obligations, débetures, billets ou autres instruments de passif de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou de ses compagnies filiales qui sont actuellement impayés et qui n'ont pas été garantis, et quel en est le montant et quelle est leur date d'échéance.

7. Le montant d'argent payé ou déboursé jusqu'à date par le Gouvernement fédéral, sous forme de prêts, de placements ou autrement, au compte de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, de ses compagnies filiales et de la compagnie du Grand-Tronc, en faisant un rapport séparé pour chaque cas.

8. Les obligations, débetures ou autres instruments de passif de la compagnie du Grand-Tronc ou du réseau du Grand-Tronc à part ce qui de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou des tronçons du Grand-Tronc est actuellement impayé et garanti par le Gouvernement fédéral ou aucun des gouvernements provinciaux. Quel en est le montant en chaque cas, quelle est leur date d'échéance et quel est leur taux d'intérêt.

9. Le montant de la dette consolidée ou fondée de la compagnie du Grand-Tronc et du réseau du Grand-Tronc, à part la dette de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et de ses compagnies filiales. Pour combien y entrent les débetures ou le "debenture stock". Pour combien y entre la dette flottante. Quelle est la date d'échéance en chaque cas, aussi bien que le taux d'intérêt.

10. Le montant approximatif de l'actif courant et du passif courant: (a) de la compagnie du Grand-Tronc; (b) de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et de ses compagnies filiales, et (c) de toutes les autres compagnies formant partie du réseau du Grand-Tronc.

11. Référant à la page 47 de la version anglaise du livre bleu intitulé: "Correspondance concernant la situation de la compagnie du Grand-Tronc et mémoires s'y rapportant" et imprimé par ordre du Parlement:

(a) Ce qu'il y a d'inclus dans la première colonne sous le titre "Compte de revenu", qui soit par opposition à ce que contient la seconde colonne.

(b) Le total de la perte ou du déficit pour chacune des années 1913, 1914, 1915 et 1916, dans l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique.

(c) Le total de la perte ou du déficit pour chacune des années comprises entre 1913 et 1918, ces deux années y comprises, dans l'exploitation des compagnies filiales du Grand-Tronc.

(d) D'où vient ou comment se compose, d'une façon sommaire, l'item de \$48,838,831.46 à la page 38 de la version anglaise dudit livre bleu. Si une partie de ce montant est due ou payable par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou ses compagnies filiales, quelle est cette partie.

12. Le coût total de construction du Transcontinental national. Quand il a été mis en exploitation. Quelle perte ou quel déficit a entraîné annuellement son exploitation.

13. A. quelle date le Gouvernement a, par l'entremise de ses commissaires, pris possession du réseau du Nord-Canadien. Jusqu'à quelle date on a enregistré la perte ou le déficit dans l'exploitation de ce réseau, et quelle a été cette perte ou ce déficit. Quels montants d'argent on a dépensés jusqu'à date: (a) pour les réparations, et (b) pour les améliorations de cedit réseau.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La réponse aux questions de l'honorable sénateur est très longue. Je vais la déposer sur le bureau.

L'état demandé est déposé sur le bureau.

L'honorable M. BEIQUE demande au Gouvernement:

1. Quel est l'ordre de priorité quant au capital, à l'intérêt ou au dividende des valeurs mentionnées au préambule du bill (33) intitulé: "Loi concernant l'acquisition du réseau du Grand-Tronc de chemin de fer par Sa Majesté"?

1. Listes donnant les noms de ceux qui détiennent pour au moins de £1,000 chacun des actions garanties portant quatre pour cent (£12,500,000) mentionnées audit préambule?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: 1. L'ordre de priorité relatif au capital, à l'intérêt ou au dividende des valeurs mentionnées au préambule du bill 33, est le suivant:

Actions-débetures du Northern, quatre cinq pour cent—en premier lieu au compte de l'ancien chemin de fer Great-Western;

Actions-débetures du Northern quatre pour cent—en premier lieu au compte de l'ancien chemin de fer Northern;

Actions-débetures du Grand-Tronc quatre pour cent et actions-débetures du Grand-Tronc cinq pour cent, occupant le même rang au compte de la propriété entière, et les valeurs des divers chemins de fer absorbés, acquises lors de leur émission, sont maintenues en cours pour la protection de ces débetures.

Vient ensuite le capital-actions dans l'ordre suivant: Actions garanties quatre pour cent; actions de première priorité; actions de deuxième priorité; actions de troisième priorité; actions ordinaires.

2. Nous recevrons du Grand-Tronc, à Londres, où est tenu le registre des transferts, une liste des actionnaires.

PREMIERE LECTURE.

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill 33, "Loi concernant l'acquisition du réseau du Grand-Tronc de chemin de fer par Sa Majesté".—L'honorable sir James Lougheed.

Le bill est lu pour la première fois.

MOTION POUR LA DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, en proposant la deuxième lecture de ce bill, me sera-t-il permis de dire que c'est, non seulement avec intérêt, mais aussi avec une certaine anxiété que nous attendions, depuis quelques jours, la présentation de ce bill. A présent qu'il nous est soumis, et me rendant parfaitement compte de la responsabilité qui nous incombe, je suis convaincu que le Sénat mettra à l'étude de cette très importante mesure, toute son attention et toute sa discrétion.

Avant de parler sur le principe même de ce projet, je crois devoir faire justice d'une rumeur qui circule depuis quelques jours—

dans le but évident de préjuger les esprits contre l'adoption de ce projet—et qui tend à faire croire que le premier ministre du Dominion, que la maladie a malheureusement empêché depuis quelque temps d'assister au débat, n'est pas favorable à ce bill, mais que d'autres membres du gouvernement, profitant de cette maladie et de cette absence du premier ministre, ont entrepris cette affaire et se proposent de la faire adopter de force par le Parlement. J'ai reçu du premier ministre une lettre dans laquelle il définit son attitude et reconnaît sa responsabilité, non seulement au sujet des négociations qui se sont engagées sur cette question, mais sa responsabilité de premier ministre au sujet de la présentation de ce bill au Parlement durant la session en cours. Il m'a écrit à la date du 1er novembre :

Mon cher sir James Lougheed,—J'apprends que la plus étonnante rumeur, la moins fondée des rumeurs, circule parmi les membres du Sénat relativement à mon attitude sur le projet de loi du Grand-Tronc. Quelques sénateurs appuyant le Gouvernement ont été fausement prévenus que je n'approuve pas ce projet. S'il en était ainsi, ce projet ne serait pas devant le Parlement. Comme vous le savez, j'ai personnellement entamé les négociations avec la direction du Grand-Tronc, il y a au moins deux ans, m'étant convaincu, après un minutieux examen de la situation, que l'acquisition de ce réseau était essentiel à l'intérêt public. Sans entrer dans les détails, j'insiste sur deux points. En premier lieu, le réseau de nos chemins de fer nationaux est actuellement si incomplet qu'il rend très difficile, sinon absolument impossible, la réussite de son exploitation. Il a, dans l'Ouest, une expansion qui promet les plus brillants résultats; mais ces résultats ne peuvent être obtenus sans le réseau complémentaire dont il a besoin dans l'Est. On ne peut répondre à ce besoin que par l'acquisition du Grand-Tronc, qui procurera au peuple canadien un réseau complet de chemins de fer nationaux, capable de résister à la concurrence des intérêts particuliers et de rendre des services inestimables au pays. En second lieu, il n'y a d'autre alternative praticable que de remettre à une corporation privée les chemins de fer nationaux du Canada. Il est fort peu douteux que cette autre alternative devra permettre à une même corporation de mettre la haute main, pratiquement, sur tous les chemins de fer du Canada. Et cette corporation devra acquérir des pouvoirs et une influence si étendus et même si dangereux que ces pouvoirs et cette influence constitueraient une menace publique. Tant que je serai à la tête du Gouvernement, nous ne nous prêterons jamais à un tel dessein.

J'ai le plus vif espoir que les membres du Sénat se rendront compte de l'importance et de la force des considérations sur lesquels ce projet de loi est établi. Ce projet est le produit d'une étude aussi minutieuse et aussi patiente que possible des problèmes auxquels il se rapporte. Son seul objet est de servir, de favoriser l'intérêt national en assurant une heureuse expansion et une exploitation profitable à un puissant réseau de chemins de fer nationaux. Je demande au Sénat d'appuyer ce projet et de l'approuver.

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

Je regrette infiniment que l'état de ma santé m'ait empêché de me tenir à mon poste et de prendre part, comme je l'aurais vivement désiré, au débat des Communes.

Sincèrement à vous,

R. L. Borden.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est pas cette rumeur qui est venue jusqu'à nous. Ce que j'ai plutôt entendu dire, c'est que l'honorable sénateur lui-même n'appuie ce projet qu'à contre-cœur.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Qui?

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur lui-même, et non pas le premier ministre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami changera peut-être d'opinion avec le temps, lorsque j'aurai terminé les remarques que j'ai à faire.

Honorables messieurs, l'une des premières objections que l'on ait faites au Gouvernement, au cours de cette session, fut qu'il ne donnait pas suffisamment de temps pour étudier ce projet; que le Parlement s'en est trouvé saisi à l'improviste; que le Parlement a été convoqué pour un autre objet que celui du projet qui nous est soumis; enfin, qu'une mesure d'une telle importance nous ayant été soumise si soudainement, il devrait y avoir quelque délai et le projet de loi devrait être renvoyé à la prochaine session. Permettez-moi de dire que cette question n'a pas été à l'improviste soumise à l'attention du peuple canadien, moins encore qu'à l'attention du Parlement du Canada. Il y a presque deux ans qu'elle fait le sujet des discussions publiques, notamment de la discussion des membres du Parlement. Non pas au cours de cette session, mais au cours de l'avant-dernière session, le premier ministre déclarait ceci à la Chambre des communes:

Passons maintenant au Grand-Tronc-Pacifique. L'Etat devra inévitablement, pour des raisons multiples, prendre possession de chemin de fer, entreprise nationale dans laquelle l'honneur même de la nation canadienne se trouve engagé. Il y a lieu de prêter main-forte à la compagnie et de ne pas la laisser tomber en déconfiture. Ce chemin de fer est étroitement lié au réseau que le Grand-Tronc possède dans l'Est.

La Chambre et le pays apprendront avec plaisir qu'au point de vue du trafic, la situation du Grand-Tronc-Pacifique semble s'améliorer. Je me plais à espérer que cette amélioration ne tardera pas à devenir beaucoup plus prononcée. Tant qu'on n'établira pas les raccordements nécessaires avec le Nord-Canadien et, dans l'Est, avec le Grand-Tronc, l'exploitation de ce chemin de fer sera vouée à l'insuccès. Il ne peut payer l'intérêt de sa dette et le Grand-Tronc se trouve dans l'impossibilité complète de faire face aux engagements qu'il a contractés à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique.

Et plus loin, dans le débat, il est clairement déclaré qu'il est inévitable pour le Parlement du Canada de résoudre à brève échéance le problème de l'acquisition du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada.

Qu'il me soit permis de rappeler que c'est en janvier 1918 que la discussion commença entre le Gouvernement du Canada et la compagnie du Grand-Tronc, au sujet de l'acquisition de ce chemin de fer, et que furent entamées les négociations sur les conditions d'acquisition du réseau. Ces négociations font le sujet d'un livre bleu qui a été publié, et elles sont, depuis cette date, à la connaissance du peuple canadien. On ne peut donc prétendre que cette question est présentée à l'improviste à l'attention du Parlement durant la présente session. La question étant un sujet d'études depuis près de deux ans, il ne s'ensuit pas que le Gouvernement du Canada doive remettre la conclusion des négociations à quelque session spéciale du Parlement convoquée à cette fin. C'est simplement une transaction financière, pareille à celle que n'importe quel homme d'affaires responsable entamerait avec les parties intéressées d'autre part. Au cours de cette session sont nées des circonstances qui ont rendu non seulement désirable, mais nécessaire que le Gouvernement du Canada poursuive et termine si possible ses négociations sur l'acquisition de cette voie. Il y a trois ou quatre semaines, le président du réseau du Grand-Tronc est venu au Canada pour discuter à nouveau et clore les négociations avec le Gouvernement du Canada. Comme je l'ai dit, ces négociations durent depuis près de deux ans, en sorte que ç'aurait été insulter à l'intelligence de la population canadienne et hésiter à accomplir notre devoir comme membres de ce Parlement que de répondre au président du Grand-Tronc: "Malgré toute l'importance et l'ampleur du projet, nous ne sommes pas disposés à poursuivre les négociations avant la prochaine session du Parlement, alors que nous exposerons toute la question de façon que chacun se satisfasse et reçoive tous les renseignements possibles".

Au fait, honorables messieurs, ce sujet n'a pas mûri seulement en ces deux dernières années, mais il remonte à 1903. La législation que nous proposons aujourd'hui n'est que le direct résultat de la loi que le gouvernement Laurier a placée dans nos statuts en 1903, et cette loi devait produire ce résultat. Si nous nous reportons à l'époque de l'adoption de cette loi et nous rémemorons les critiques qu'elle suscita (non seulement sur le parquet du Parlement, non

seulement dans les assemblées populaires, non seulement dans la presse du Canada, mais en chaque endroit du Dominion) sur le résultat que cette loi devait faire prévoir à deux hommes intelligents, dont l'un aurait demandé à l'autre quel devait être fatalement ce résultat, il fallait absolument conclure que cette loi devait amener le Gouvernement du Canada à absorber le chemin de fer du Grand-Tronc qui, alors, ne mettait pas seulement ses intérêts en jeu, mais sacrifiait sa propre existence. Nous savons fort bien quelle était, à cette époque, l'ambition de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Cette ambition consistait à faire du Grand-Tronc un réseau transcontinental, pour rivaliser avec son puissant concurrent, le Pacifique-Canadien dont la compagnie a construit un réseau de transport qui faisait l'envie du monde presque entier, un réseau de transport dont le Canada était fier et qui avait effectivement placé le Canada, au point de vue des transports, au rang des premières nations du monde.

Le réseau du Grand-Tronc a lutté durant plusieurs années. Il a été le pionnier, dans le transport, non seulement au Canada, mais encore sur ce continent. Pourvu d'une nouvelle administration, il lui vint l'idée qu'il pouvait se transformer en réseau transcontinental national et rivaliser avec son grand concurrent du Pacifique-Canadien. Il présenta, à cette époque, au Gouvernement un projet raisonnable, et modeste, puis-je dire, dont l'exécution aurait prolongé le réseau depuis North-Bay, ou Scotia-Junction, jusqu'à la côte du Pacifique. Mais ce projet n'agréa point au Gouvernement de l'époque. Au lieu de considérer cette proposition comme étant de première importance au point de vue du transport, le Gouvernement de l'époque y vit une question plus capitale, à savoir, que le projet comportait un gigantesque problème politique devant maintenir indéfiniment le Gouvernement au pouvoir. Et au lieu d'étudier le projet au point de vue du transport, il l'étudia au point de vue politique, et la compagnie du Grand-Tronc devint ainsi le partenaire du Gouvernement et sacrifia ainsi l'avenir de son entreprise et son existence même.

Nous nous trouvons, aujourd'hui, honorables messieurs, devant la logique des événements, et la logique ne pouvait nous conduire à d'autre résultat. Si l'un de vous se fût arrêté à penser alors à quoi nous nous serions engagés en entreprenant la construction d'un réseau transcontinental depuis Moncton jusqu'à la côte du Pacifique, en y dépensant environ \$400,000,000 en prin-

cial et int?rêt sur la voie principale et en mettant 120 et quelques millions de dollars sur le dos de ce réseau du Grand-Tronc qui se débattait depuis ses débuts dans les difficultés financières, il eût vite constaté que ce résultat devait être inévitable. Cependant, la compagnie du Grand-Tronc et le Gouvernement du Canada s'engagèrent dans ce projet, et nous avons aujourd'hui à parler le contre-coup. Le problème qui se pose au peuple canadien est donc celui-ci. Qu'allons-nous faire pour nous tirer des conséquences de l'erreur qui a été commise en 1903?

Qu'allons-nous donc faire, honorables messieurs? Puisque cette erreur a été commise; puisque nous avons déjà dépensé, en belles espèces sonnantes, pour le Transcontinental national, pas moins de \$160,000,000 sans intérêts; puisque le Grand-Tronc-Pacifique a coûté pratiquement \$120,000,000 au Grand-Tronc et environ \$100,000,000 au Gouvernement du Canada, devons-nous maintenant abandonner l'entreprise? Il saute aux yeux de tout homme raisonnable qu'une ligne ferrée, allant de Prince-Rupert jusqu'à Moncton, ne peut être exploitée sans embranchements nourriciers. Le Gouvernement du Canada va-t-il indéfiniment faire aller et venir des trains de Moncton à la côte du Pacifique sur une voie dépourvue d'embranchements nourriciers, sans rien qui donne de la vitalité à ce trafic, qui assure l'existence à un réseau que nous avons construit au prix énorme que je viens de dire? Nous nous trouvons ainsi placés dans cette alternative, soit d'abandonner une entreprise qui a déjà coûté en chiffres ronds \$400,000,000, soit d'acquiescer, comme le ferait tout financier perspicace, de nouvelles propriétés qui donneront de la vitalité à l'entreprise commencée et assureront son accomplissement.

Il y a plus, honorables messieurs. Durant son terme d'office, le Gouvernement auquel j'ai fait allusion, à savoir le gouvernement Laurier, ne s'est pas seulement engagé dans la construction de ce réseau, ce qui fut reconnu pour être une erreur (de fait, la plus colossale méprise qui ait été mise au compte du peuple canadien), mais il a encore accentué cette erreur et cette bourde à laquelle il faisait participer le peuple en convertissant le réseau du Canadien-Nord en voie transcontinentale. En premier lieu, il se lançait dans une entreprise qui allait ruiner l'avenir du chemin de fer Intercolonial en lui donnant comme parallèle le Transcontinental national, et, en second lieu, non content de cette bourde, il commît la nouvelle bourde de ruiner plus

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

à fond l'Intercolonial et le réseau du Transcontinental national en convertissant le Canadien-Nord en voie transcontinentale.

Voilà comment le peuple du Canada se arouve aujourd'hui en face d'un triple problème, le problème ferroviaire le plus compliqué que le continent ait encore eu à résoudre. Si le Gouvernement du Canada et les gouvernements provinciaux ne se fussent point ainsi liés et mêlés à l'entreprise, la solution du problème eût été relativement facile; malheureusement, presque tous les gouvernements du Canada sont liés à ces entreprises et au désastre qui doit fatalement en être la conséquence si le problème ne se résout pas avec une extrême sagesse. En toute logique, le Gouvernement du Canada était forcé de prendre le Canadien-Nord à sa charge. Il n'avait pas d'autre alternative. Je me crois justifiable de déclarer que les deux partis politiques au Canada ont reconnu l'obligation qui s'imposait au Gouvernement d'assumer les responsabilités inhérentes à l'entreprise du Canadien-Nord. Le Gouvernement avait procédé au moyen de garanties dont il lui fallut maintenir la valeur; de même les provinces avaient pris des garanties qu'il s'agissait aussi de maintenir en valeur; et le Parlement, dans sa sagesse, adopta la loi en vertu de laquelle nous avons pris charge du réseau du Canadien-Nord. Après avoir ainsi pris charge du Canadien-Nord, nous en avons fait un réseau national, reconnaissant ainsi, comme nous le faisons aujourd'hui, que, dans les réseaux du Transcontinental national et du Canadien-Nord, ainsi que dans le réseau local des provinces de l'Ouest, nous avons un réseau égalant en valeur, s'il ne le dépasse pas, n'importe quel autre réseau de chemin de fer dans le Dominion du Canada — le réseau local du Canadien-Nord dans ces trois provinces de l'Ouest est virtuellement égal, sinon supérieur, à celui de tout autre chemin de fer des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et d'Alberta. Bien que plusieurs honorables sénateurs nous aient appuyés dans l'absorption que nous avons faite de ce réseau et aient convenu de la nécessité dans laquelle nous nous trouvions d'en agir de la sorte, un courant d'opposition contre-carre une mesure identique à prendre à l'égard de l'Est canadien relativement au réseau du chemin de fer du Grand-Tronc. Il est clair, honorables messieurs, qu'après nous être engagés dans l'absorption des deux réseaux que j'ai indiqués, à savoir le Transcontinental national et le Grand-Tronc-Pacifique avec le Canadien-Nord, qui nous donnent la prépondérance sur les chemins

de fer de l'Ouest canadien, mais qui nous laissent cependant sans embranchements nourriciers dans l'Est, nous devons nécessairement prendre possession du réseau du chemin de fer du Grand-Tronc.

Permettez-moi encore d'avancer cet argument à l'intention des honorables sénateurs qui peuvent n'être pas favorables au bill que nous étudions. On concédera sans discussion que si le réseau du Transcontinental national et du Grand-Tronc-Pacifique a été construit, il ne l'a été que pour améliorer le réseau du Grand-Tronc. Il ne doit son origine, son organisation et son maintien en existence qu'à celui du Grand-Tronc; il ne s'est produit aucune séparation, aucun divorce entre ces deux réseaux. Le Grand-Tronc a fait naître et mûrir le projet du Transcontinental national et du Grand-Tronc-Pacifique. Tous les critiques qui s'opposent au bill admettront, néanmoins que ces chemins de fer n'auraient pas été construits, n'eût été le Grand-Tronc; ils admettront que ces deux voies ferrées ne pouvaient exister sans le réseau du Grand-Tronc; et, puisque nous nous sommes trouvés obligés, par la nécessité ou par la force des circonstances, de nous emparer de ces deux réseaux, allons-nous nous intéresser seulement à un aspect de la situation et séparer ces deux réseaux de celui du Grand-Tronc, et les priver par là de la vitalité que seul le réseau du Grand-Tronc doit leur apporter? Cette séparation ne peut se faire, honorables messieurs. Ils dépendent indissolublement les uns de l'autre autant que dépendent les unes des autres les œuvres de la nature. Les séparer ne serait pas seulement agir contre nature, mais aussi contre la logique, puisque le Transcontinental national n'est pas essentiel au Grand-Tronc, mais que ce dernier est essentiel à l'existence et à la prospérité de l'autre.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Si l'honorable sénateur veut me permettre. Je désire donner avis d'une motion portant modification du bill, lorsqu'arrivera le moment voulu. Cet avis est peut-être irrégulier. Je crois cependant équitable d'en informer mon honorable ami, afin de le mettre à même de discuter ma proposition. Je propose :

D'ajouter ce qui suit à la fin de l'article 6 :

"Toutefois, si la valeur déterminée des actions de priorité et des actions ordinaires excède au total £7,414,700, les nouvelles actions garanties dont l'émission se fera tel que ci-dessus prescrit ne devront pas excéder la valeur nominale de £7,414,700; et les arbitres ne devront pas augmenter le montant de leur sentence adjudicative à raison du fait que les nouvelles actions garanties porteront quatre pour cent d'intérêt, mais ils devront considérer ces nouvelles actions garanties comme équivalant à autant de monnaie d'or".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je tiens compte de la bonne intention de mon honorable ami. L'occasion se présentera plus tard de discuter l'amendement, lorsque nous serons appelés à l'étudier. Qu'il me suffise de dire maintenant que cette proposition mérite d'être examinée, comme je suis convaincu que le Sénat l'étudiera, avec toute l'attention qu'elle mérite.

Je disais que l'acquisition du Grand-Tronc est absolument nécessaire au maintien et à l'existence même des deux réseaux qui j'ai indiqués. D'autres part, le sort, qui peut s'être montré cruel envers le Grand-Tronc, s'est à un certain sens montré pitoyable en déterminant un assemblage de circonstances qui a forcé la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc à dire au gouvernement: "Notre situation est devenue intolérable; les obligations que nous avons contractées et que la construction du Grand-Tronc-Pacifique a augmentées, ne nous permettent plus de vivre". Comme je l'ai déjà dit, presque dès sa construction le réseau du Grand-Tronc, du fait de sa direction étrangère ou résidant au loin, a toujours eu à se débattre plus ou moins dans des difficultés financières. Mais sa participation à la construction du Grand-Tronc-Pacifique lui avait fait contracter des obligations au chiffre d'environ \$120,000,000, il se trouve dans l'impossibilité de faire face à ses obligations et ne peut qu'éprouver le désir ne pas gocier avec le gouvernement pour que le gouvernement s'en charge.

Ces considérations nous amènent à cette question, honorables messieurs: le gouvernement a-t-il spontanément adopté le principe ou la politique de l'étatisation des chemins de fer et de leur acquisition par le gouvernement? Je n'ai pas l'intention de discuter maintenant la valeur de ce principe. Je désire plutôt établir que les circonstances provoquées par la loi de 1903 ont rendu tel l'état des finances et des transports au Canada que le gouvernement s'est vu forcé, par ces circonstances, d'assumer comme expédient ces responsabilités et d'adopter momentanément une politique de nationalisation, dans un but de consolidation et d'organisation, pour sauver la situation et en remettant à un peu plus tard le soin de rétablir normalement l'administration des chemins de fer.

L'honorable M. DANDURAND: Quant au rétablissement normal de l'administration et à la propriété de ces chemins de fer?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le gouvernement sera le propriétaire de

ces chemins de fer et se trouvera alors en mesure de chercher le meilleur mode à adopter pour leur exploitation et leur administration.

Permettez-moi maintenant de m'arrêter quelques instants sur cette question de nationalisation. Ce gouvernement a été l'objet de vives critiques pour s'être engagé dans cette politique très importante, je ne dis pas très sage, de la nationalisation de nos réseaux de transport. Il y a des jours, honorables messieurs, où les gouvernements ne peuvent pas décider à loisir les mesures qui seront prises, mais où ils sont forcés d'exécuter les décrets de l'opinion publique, pour ainsi dire, ou de répondre à la situation dans laquelle des circonstances inévitables les placent tout à coup. Notre civilisation est arrivée à une phase où la nationalisation des intérêts publics, y compris celle de l'industrie des transports, doit devenir permanente. L'époque se conforme au sentiment populaire que tous les services publics doivent être nationalisés. Je signale un fait, sans la moindre crainte d'être contredit. Et c'est inévitable. Nous pouvons différer d'avis, mais il n'en reste pas moins que c'est une vague qui submerge le monde civilisé, et les représentants du capital, qui s'opposent le plus fortement à cette submersion, ont cependant provoqué eux-mêmes ce courant de l'opinion publique. Comment, d'ailleurs, pouvions-nous nous attendre à d'autre résultat qu'à une réclamation universelle de nationalisation lorsque le capital se confine avec apathie dans son coin et laisse l'électorat, les masses du peuple s'emparer des bureaux de votation et des avantages qui en sortent? Qui voyons-nous s'opposer aujourd'hui à l'adoption de ce bill? Les capitalistes du Dominion, les représentants des compagnies de transport et de plusieurs de nos puissantes institutions financières. Ils possèdent constitutionnellement le droit d'agir ainsi. Cependant, honorables messieurs, quel pouvoir votant ce Parlement représente-t-il à la Chambre des communes? Il représente le peuple de ce Dominion, il représente la population qui se rend aux bureaux de votation pour décider des élections, la population qui fait tout ce qu'il faut faire pour mettre en pleine opération le mécanisme au moyen duquel la volonté publique s'exprime et le Dominion choisit ses représentants. Malheureusement, nous ne voyons point les représentants influents de nos grandes institutions financières et industrielles s'intéresser aux débats des hustings, aux comices électoraux, aux réunions des comités d'é-

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

lecteurs, à la direction des bureaux de votation, à la direction des bureaux de votation, à la recherche des personnes qui devraient voter, à l'actif accomplissement enfin de leur devoir civique au jour du scrutin. N'importe qui peut dès lors concevoir que les hommes qui deviennent ainsi par leur activité une cause déterminante, ne vont point après cela s'effacer pour permettre aux capitalistes de définir la politique du pays, eux qui se tenaient à l'écart au jour du scrutin. Cela n'est pas concevable, honorables messieurs. Nous vivons sous le règne de la démocratie, à une époque où l'éducation se diffuse, où le peuple se rend compte que c'est lui qui constitue l'opinion publique, et que ce ne sont pas les capitalistes apathiques dirigeant les institutions financières du pays, qui forment un groupe à part et ne se montrent qu'après qu'une politique a été déterminée par la voix populaire, pour protester contre cette politique et devenir les critiques de la démocratie. J'ai vu, dans les journaux d'hier, l'illustration la plus typique que j'aie vue depuis longtemps de notre état de civilisation.

L'honorable M. McSWEENEY: Dans quel journal?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai lu dans les dépêches d'hier que le parti laboriste de la Grande-Bretagne a la main haute, pratiquement, sur les municipalités de Londres. Il vaut la peine de lire un court extrait de cette dépêche pour montrer aux honorables sénateurs quel est le courant de l'opinion publique et ce qui se produira inévitablement tant que les capitalistes de n'importe quel pays se soustrairont à leurs responsabilités. Le journal dit: "Londres, dans son apathie, ne devra s'en prendre qu'à soi-même". Je dois ajouter que Londres s'est alarmé de ce résultat du scrutin. L'article poursuit:

Bien que les journaux se soient depuis plusieurs semaines efforcés de secouer les électeurs de l'apathie qu'ils professent pour les affaires municipales, moins de 30 p. 100 des votants de Londres se sont donné la peine d'aller voter, et, comme le disent les adversaires des laboristes, Londres n'a eu que ce qu'il a mérité.

Le cas, honorables messieurs, est le même au Canada. En quoi le vote populaire, au Canada a-t-il influé sur la nationalisation des chemins de fer? Je ne crains pas d'affirmer que, dans aucune ville importante de ce pays, un député ne peut se faire élire s'il se déclare opposé à la nationalisation. Je ne crains pas de dire que les trois quarts des membres de la Chambre des communes,

si on leur demandait de se déclarer publiquement sur cette question, se verraient forcés, pour se faire réélire, de s'inscrire en faveur de la nationalisation. Je ne suis pas partisan de la propriété étatique; mais il me faut constater un signe des temps, qu'on ne saurait d'ailleurs ignorer. Et le devoir incombe aux représentants du capital, aux adversaires de la nationalisation, aussi bien qu'au premier venu, de participer au règlement de ces graves questions. A l'heure actuelle, mes vues sont celles-ci: Je suis en faveur de l'acquisition du Grand-Tronc et de tout autre chemin de fer nécessaire à l'achèvement d'un réseau national de transport qui sera avantageux au Canada. Je pense que nous devons faire une épreuve raisonnable de la propriété étatique, et que si, par la suite, cette expérience n'assure aucun avantage au pays, le Gouvernement du Canada sera en mesure de dire aux capitalistes des Etats-Unis ou d'Europe: " Nous possédons un réseau complet de chemins de fer s'étendant sur plus de 20,000 milles, couvrant tout ce Dominion, le réseau le plus complet qui se trouve en ce pays, jouissant d'avantages techniques probablement supérieurs à ceux de tout autre réseau canadien, et nous sommes disposés à accueillir des offres — pour l'achat, l'exploitation ou l'administration de ce réseau ", de même qu'en 1881 sir John Macdonald a invité le monde financier à la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Si le Gouvernement pouvait agir de cette façon, le Canada serait en mesure de posséder deux réseaux de chemins de fer comparables aux meilleurs du monde entier. N'est-il pas à considérer que le Canada puisse se trouver dans cette situation? La loi des chemins de fer nous fournit d'autre part les moyens de contrôler le réseau de chemins de fer le plus perfectionné.

Je désire attirer maintenant votre attention, honorables messieurs, sur ce fait que, depuis la Confédération, jusqu'à nos jours, les gouvernements au Canada n'ont eu qu'une idée inconsciente de ce que doit être le développement de notre politique de chemins de fer. Je n'éprouve aucune hésitation à dire que le Gouvernement du Canada, depuis la Confédération, a toujours eu en vue la possibilité d'étatisation. Dès la Confédération, nous avons construit l'Intercolonial. Sur le seuil même de la Confédération, nous nous sommes engagés dans l'étatisation, et depuis nous avons continué à exploiter l'Intercolonial comme un réseau de l'Etat. Ce système a eu ses critiques. Les uns après les autres, les gouvernements ont

été attaqués dans l'administration de ce chemin de fer, que la population des Provinces maritimes appuie néanmoins. Nous pouvons nous en rapporter à n'importe quel représentant des Provinces maritimes pour reconnaître les avantages du chemin de fer Intercolonial.

L'honorable M. LYNCH-STANTON: C'est une idole de bois.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Lorsque le gouvernement Laurier arriva au pouvoir, il ne répudia pas un moment la propriété gouvernementale de l'Intercolonial, mais donna de l'expansion à la politique étatique. Il prolongea ce réseau jusqu'à Montréal. Il conclut de minutieuses conventions avec le Grand-Tronc pour l'interéchange du trafic et pour l'obtention de facilités de têtes de ligne. De plus, il entama des négociations pour l'acquisition du chemin de fer Canada-Atlantique. Il me souvient que, sous l'administration Laurier, le gouvernement se procura une option sur le Canada-Atlantique, dans le dessein de prolonger ce chemin de fer jusqu'à North-Bay, et le Gouvernement songeait à cette époque, je dirai même qu'il discuta et favorisa le projet de s'intéresser à la construction du prolongement de ce chemin de fer jusqu'à la côte du Pacifique. Le gouvernement ne profita cependant pas de l'avantage qu'il possédait de faire l'acquisition du Canada-Atlantique qui, plus tard, fut vendu 100 p. 100 plus cher. Le gouvernement ne profita point de l'occasion. Mais ce projet de transaction doit suffire à montrer aux honorables sénateurs que l'on étudiait déjà ces questions de nationalisation. Lorsque, après la Confédération, des négociations s'engagèrent avec la Colombie-Britannique au sujet de son adhésion à l'Union, qu'avons-nous fait? Avons-nous invité les capitalistes à construire à travers le Canada un chemin de fer devant atteindre la Colombie-Britannique? Non. Sous l'administration Mackenzie, le gouvernement canadien s'engagea dans la nationalisation du Pacifique-Canadien—et je m'étonne de voir des honorables sénateurs de l'opposition s'écarter ainsi des anciennes doctrines de leur parti, en s'opposant aujourd'hui à la nationalisation. L'administration Mackenzie s'intéressa à un projet élaboré de construction du Pacifique-Canadien, et suivit nos magnifiques cours d'eau pour atteindre la Colombie-Britannique. Si elle avait adopté un plan plus rationnel, comme celui qui fut subséquemment adopté pour la construction d'une ligne non interrompue depuis Montréal jus-

qu'à la côte du Pacifique, ainsi que le fit sir John Macdonald, je ne doute aucunement que le gouvernement du Canada serait aujourd'hui propriétaire de ce réseau magnifique. Nous avons donc été, jusqu'à nos jours, engagés dans l'étatisation.

Qu'avons-nous fait ensuite, honorables messieurs? Lorsque M. Hays, de la part de la compagnie du Grand-Tronc, est venu nous suggérer que son réseau devait être prolongé depuis North-Bay jusqu'à la côte du Pacifique, en sollicitant une garantie pour cette extension, le gouvernement de l'époque lui a répondu: "Non; nous sommes en faveur de la propriété du gouvernement; nous allons construire un réseau transcontinental depuis Moncton jusqu'à Winnipeg, et ce réseau nous appartiendra."

L'honorable M. POIRIER: Depuis Québec.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: "Nous ne vous permettrons pas d'en être les propriétaires, mais nous vous le louerons." Nest-ce pas là de la nationalisation? Puis, en ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique, cette ligne a été construite et à pratiquement coûté au gouvernement autant d'argent que s'il l'avait lui-même construite d'un bout à l'autre, mais le gouvernement a remis cette ligne à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. De sorte que le réseau du Grand-Tronc-Pacifique porte la marque indélébile de l'adhésion du gouvernement à une étatisation éventuelle.

Nous en arrivons maintenant à la construction du Canadien-Nord. Le gouvernement de l'époque, celui de sir Wilfrid Laurier, dressa et plaça dans nos statuts la loi autorisant la construction de ce chemin de fer jusqu'à la côte du Pacifique, loi que le gouvernement qui lui succéda dut mettre à exécution. Le gouvernement n'a pas dû manquer de se rendre compte qu'il s'engageait dans la construction d'une ligne qu'il pouvait tout aussi bien posséder. C'est ainsi qu'en suivant les jalons posés par le Gouvernement du Canada dans l'établissement de nos réseaux de transport, nous voyons sans cesse l'indice de la nationalisation. Et voilà aussi pourquoi, honorables messieurs, la Commission Drayton-Acworth a pu déclarer que, depuis la Confédération jusqu'à 1916, le gouvernement canadien a contribué en chiffres ronds un milliard de dollars à la construction de nos réseaux de transport. La perspective de la nationalisation nous fait cependant horreur. Voilà pourquoi, honorables messieurs, nous avons dépensé assez

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

d'argent pour construire chaque mille des chemins de fer que compte le Canada; et cependant nous repoussons apparemment l'idée de la nationalisation, nous refusons de posséder nos propres voies ferrées, mais nous les bâtissons pour les remettre ensuite aux corporations privées. Allons-nous continuer à agir de la sorte?

Mais revenons au Grand-Tronc. Nos adversaires s'opposent à ce que nous en fissions l'acquisition. Allons-nous donc persister à soutenir indéfiniment le Grand-Tronc? Dès l'achèvement du Grand-Tronc-Pacifique, nous avons payé chaque année au Grand-Tronc environ \$7,000,000 en bonnes espèces — une somme plus que suffisante pour couvrir les frais d'exploitation de ce chemin de fer. Allons-nous continuer à payer ainsi, ou allons-nous trouver de l'appui dans l'attitude que nous avons prise en disant: "Plus un dollar! Si vous ne pouvez plus vivre, vous aurez à faire de deux choses l'une: vous permettrez au Gouvernement d'acquérir votre réseau ou vous irez en liquidation". Honorables messieurs, nous nous trouvons à la croisée de deux sentiers, et nous avons pris celui qui nous a menés à faire l'acquisition de ce réseau.

Je viens de parler de liquidation. Plusieurs de nos critiques disent: "Pourquoi ne pas permettre à la compagnie, ou plutôt la forcer (car la compagnie n'aurait probablement pas un mot à dire dans la question) de se mettre sous séquestre?" L'alternative serait fâcheuse, et n'avancerait d'ailleurs pas le peuple canadien. Le Grand-Tronc constitue un réseau de compagnies affiliées et tributaires au nombre d'une quarantaine et peut-être davantage; jeter tout ce réseau dans les mains d'un séquestre et forcer pratiquement chaque compagnie dépendante à se pourvoir d'un séquestre particulier, comme il arriverait, serait excessivement fâcheux, non seulement pour le service public, pour le commerce du pays et pour les intérêts du transport, mais aussi pour la réputation et le crédit du Dominion. Et cette mise sous séquestre nous avancerait à quoi? Cette complication des choses mettrait-elle le Gouvernement canadien en plus avantageuse posture? Nullement, honorables messieurs. Les différentes parties, les atomes du Grand-Tronc se disperseraient hors de notre vue, et il nous resterait à construire ce réseau qu'il a fallu deux générations pour construire une fois. Ce serait bien l'une des tâches les plus dures pouvant être imposées au peuple du Canada, et exigeant non seulement les efforts de plusieurs années, mais encore une éner-

me somme d'argent. Mais le Grand-Tronc est aujourd'hui l'un des réseaux les plus complets de ce continent. Il possède un système de transport absolument complet aux Etats-Unis aussi bien qu'au Canada, qui a été construit dans les conditions les plus avantageuses; car ce n'est que depuis la survenue des conditions provoquées par la guerre et depuis l'achèvement du Grand-Tronc-Pacifique dont les obligations furent imposées au Grand-Tronc, que ce dernier manqua de satisfaire à ses obligations financières. Si les honorables sénateurs prennent la peine de référer au livre bleu qui a été distribué, ils constateront que, durant nombre d'années et régulièrement le Grand-Tronc a pu servir les intérêts de ses différentes émissions d'actions, à l'exclusion des actions ordinaires, et que ce n'est que depuis la malheureuse rencontre des circonstances dans lesquelles il s'est chargé des obligations d'années et régulièrement, le Grand-Tronc-Pacifique, avec des conditions provoquées par la guerre, que le Grand-Tronc s'est trouvé dans l'embarras auquel il fait face aujourd'hui.

Il me reste, honorables messieurs, à faire à cette Chambre, et je le fais avec confiance, un appel pour qu'elle mette raisonnablement le Gouvernement canadien en lieu d'assurer le succès de la nationalisation de notre réseau de transport. D'abord, le Gouvernement doit faire l'acquisition du réseau du Grand-Tronc, ensuite, après avoir fait cette acquisition, nous exécuterons la loi que nous avons adoptée au cours de la dernière session pour organiser une compagnie de chemin de fer du Dominion. Les honorables sénateurs se rappelleront que, durant la dernière session, nous avons mis dans nos statuts une loi pourvoyant à la consolidation et à la réorganisation de tous les divers chemins de fer que possède le Gouvernement au Canada. Jusqu'à présent, et malgré l'acquisition que nous avons faite du chemin de fer Canadien-Nord, nous n'avons rien fait de l'organisation projetée par cette législation de la dernière session. Immédiatement après l'acquisition de ce chemin de fer, la compagnie sera réorganisée, du moins les différents réseaux seront organisés conformément aux dispositions de la loi, et j'ose dire que le réseau sera administré sur une base d'affaires dont le peuple canadien aura à se féliciter. Il est monstrueux de prétendre que ce grand Dominion du Canada, qui a déjà accompli tant de choses, ne peut réussir dans cette entreprise. Il n'existe pas, dans le monde civilisé, un pays de huit millions d'habitants qui ait fait plus que le Canada ne fait.

S-16½

Le Canada reculera-t-il devant le devoir qui lui incombe de mettre ses réseaux de chemins de fer sous une administration bien comprise? Il est incompréhensible, inconcevable, inadmissible que le peuple canadien, qui a fait face aux responsabilités dont il s'est vu chargé au début de la guerre de façon à inspirer l'envie de l'Europe et de l'Amérique, hésite aujourd'hui à établir sur un pied d'affaires ces 20,000 milles de chemins de fer et de les exploiter dans l'intérêt public. Honorables messieurs, devons-nous apprécier moins favorablement l'habileté, l'esprit d'entreprise du peuple canadien que ne le fait aucun autre pays. Le Canada est plus haut placé dans l'estime des peuples d'Europe et du peuple des Etats-Unis que dans celle de sa propre population. Je lisais encore hier, dans le "Sun", de New-York, le chaleureux hommage que l'un des plus grands financiers américains rendait aux capacités, particulièrement à l'habileté financière du peuple canadien. Avec la permission du peuple canadien. Avec la permission du Sénat, je vous en donnerai lecture:

Il y a près d'un an que la guerre est terminée, mais depuis ces derniers mois que nous sommes en paix, de même que durant les mois de guerre, le Canada n'a cessé de fournir à l'Europe des centaines de millions de marchandises et n'a cessé non plus d'établir la situation du Canada comme étant une nation créancière du monde. Et cependant que la balance de notre commerce avec le Canada accusait en notre faveur une différence d'environ \$268,000,000 pour les neuf mois se terminant avec septembre dernier, le Canada avait en sa faveur une balance nette de commerce s'élevant à peu près à \$374,000,000.

Indépendamment de son commerce avec les Etats-Unis, en d'autres termes la balance du commerce international du Canada ne se chiffrait pas à moins de \$642,000,000. A cette allure, le Canada sera en quelques années au premier rang des nations créancières. Il se peut sans doute que, durant la prochaine génération, le Canada, comme nation créancière, ne cède le pas à aucun autre pays du monde que les Etats-Unis, et le même indice nous donne à croire que le Canada acquérant une telle capacité financière pourrait devenir un client de plus en plus important pour les Etats-Unis.

Puisque le Canada peut tirer des traites en faveur de n'importe qui et pour plusieurs centaines de millions de dollars chaque année dans les capitaux financiers du vieux monde, il est capables d'acquitter ses comptes de ce côté-ci, et il peut les acquitter dans n'importe quel pays avec la même aisance que la Grande-Bretagne acquitte les siens depuis plus d'un siècle.

L'honorable M. McSWEENEY: Quel est le magnat, auteur de cet article? Cet article doit être signé, n'est-ce pas?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Vous le trouverez dans le "journal" d'hier soir. Je n'ai pas ce nom à la mémoire. C'est un article assez long, reproduit du

"Sun", de New-York. Honorables messieurs, voilà l'un des témoignages qu'un grand journal de New-York et qu'un des principaux financiers de New-York rendent à l'habileté du peuple canadien. Ne soyons donc pas inférieurs à notre réputation devant des problèmes de cette nature. L'acquisition du Grand-Tronc n'est que bagatelle en comparaison des énormes affaires que nous avons faites depuis ces dernières années. Ayant passé au travers de cela, et avec tant de succès, nous devons résoudre avec autant de succès cet autre problème et servir maintenant les intérêts du transport canadien d'après un système qui ajoutera encore à notre crédit national.

Il se pose une autre question, et, cette question, je ne l'aborde pas sans quelque appréhension. C'est à savoir l'attitude que le Sénat doit prendre dans des débats comme ceux-ci. Bien que j'admets volontiers la plus grande mesure d'indépendance devant des questions de cette nature, il est cependant à se demander si le Sénat peut décemment défier la politique générale du Gouvernement, du Gouvernement qui détient un mandat du peuple pour s'engager dans cette politique. Je dis que le Gouvernement du Canada, tel qu'il existe aujourd'hui, possède un mandat du peuple pour faire l'acquisition des réseaux de transport qui, de par la force de circonstances impossibles à surmonter, doivent faire retour à l'Etat. Le Gouvernement actuel a été élu par le peuple il n'y a que peu de temps, et cette question de l'acquisition du Grand-Tronc était devant l'électorat avant les élections de décembre 1917. Le peuple savait que le Gouvernement devait, à une certaine époque, acquérir le Grand-Tronc; et bien que personne ne puisse contester la liberté que le Sénat possède de rejeter une mesure comme celle-ci, ne peut-on pas se demander, comme question de principe, si le Sénat ne doit pas, dans une certaine mesure, se guider sur le mandat que le Gouvernement détient du peuple pour régler des affaires de l'importance de celle qui nous est actuellement soumise; et je répète...

L'honorable M. POWER: Si l'honorable sénateur veut me permettre. Je désirerais demander à l'honorable sénateur s'il a sérieusement l'intention de déclarer au Sénat que cette question de l'acquisition du Grand-Tronc fut soumise à l'électorat en 1917?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, je dis qu'elle était devant le peuple

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

et qu'elle fut discutée dès avant les dernières élections générales.

Quelques SENATEURS: Oh, oh!

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Et si mon honorable ami et ses partenaires...

L'honorable M. CROSBY: Il a la vue courte.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: ...avaient le don de prévoir l'avenir, ils auraient su, en 1903, lorsqu'ils ont engagé le pays dans la construction du Transcontinental, que la question était soumise au peuple. Honorables messieurs, le Sénat ne songerait jamais, par exemple, à intervenir dans la politique canadienne du tarif. La question de la possession publique des divers réseaux de transport de ce Dominion a beaucoup d'analogie, comme importance, à celle du tarif, et je répète que cette question de l'acquisition de nos réseaux de chemin de fer a été exposée depuis des années. Nous avons été engagés dans l'acquisition du réseau du Canadien-Nord avant les dernières élections générales; nous étions engagés dans cette acquisition des deux réseaux transcontinentaux que j'ai indiqués, et chacun savait que cette acquisition était inévitable; et le résultat logique de la situation dans laquelle nous nous sommes trouvés nous force à effectuer l'acquisition du chemin de fer du Grand-Tronc. Je ne prétends cependant pas que le Sénat soit aucunement empêché de prendre l'attitude qu'il croira devoir prendre devant cette question, mais je dis que le Sénat devrait tenir compte du mandat populaire dont le Gouvernement actuel est le détenteur.

On propose, honorables messieurs, que la valeur du capital-actions à acquérir soit déterminée par arbitrage. Je n'ai pas besoin de m'étendre sur cette proposition, puisque les honorables sénateurs connaissent aussi bien que je le connais moi-même le procédé que nous avons l'intention de suivre. Après cela, les actions seront transférées au gouvernement du Canada, actions ne comportant aucun droit de voter, ou des certificats représentant la valeur déterminée par les arbitres et remis aux actionnaires. A la Chambre des Communes un amendement fut proposé et inséré dans le bill, aux termes duquel (le conseil d'arbitrage pouvant toutefois se composer de trois membres représentant chacun l'une des parties intéressées) le règlement est pratiquement réservé à l'arbitre. Et je ne crains pas de déclarer à cette Chambre que l'arbitre désigné dans le bill, le juge aîné

de la cour de l'Echiquier, aura la confiance du peuple canadien. Nous ne laissons donc pas à l'imprévu la possibilité d'intervenir quant à la compétence de l'arbitre appelé à définir la somme que le Canada devra payer.

Mon honorable ami de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) a donné avis d'un amendement à ce bill. Cet amendement ressemble beaucoup à un amendement formulé par le Sénat au sujet du Canadien-Nord, agréé par le gouvernement, fort bien accueilli par le peuple canadien, si je ne me trompe, et destiné sans doute à restreindre la fixation du prix à payer pour le Canadien-Nord. Je ne doute pas davantage que l'amendement de mon honorable ami, lorsqu'il sera présenté, ne soit examiné à loisir et que nous ne tenions compte de son mérite. Et il est possible que le gouvernement trouve le moyen de s'en accommoder.

Je ne crois pas devoir approfondir davantage la question. J'ai parlé plus longtemps que je ne me l'étais proposé, et je tiens à conclure que la logique des événements ayant créé au gouvernement actuel une situation dans laquelle il se trouve forcé de se charger du Transcontinental national et du Grand-Tronc-Pacifique, de se charger aussi, de par les circonstances indépendantes de sa volonté, du réseau du Canadien-Nord, il se trouve finalement obligé de même à établir un réseau national complet de transport. Le gouvernement n'a pas d'autre alternative que de compléter et de boucler ce réseau en faisant l'acquisition du réseau du Grand-Tronc. Alors, honorables messieurs, ayant pris ces réseaux à sa charge et ayant aussi assumé les responsabilités et les obligations inhérentes aux devoirs qui lui sont imposés à ce moment, ce gouvernement, qui a encouru de grosses responsabilités nationales et s'en est acquitté avec bonheur et de façon à accroître le crédit du peuple canadien, je puis le dire, sera prêt à assumer cette nouvelle responsabilité et à mener cette nouvelle entreprise à un succès définitif.

L'honorable M. BOSTOCK: Je suis certain que tous les honorables sénateurs ont écouté avec beaucoup d'intérêt l'exposé que l'honorable leader du gouvernement vient de nous faire. Il s'est énergiquement exprimé, et a retracé l'historique complet du développement des chemins de fer en ce pays.

Mon honorable ami nous a lu une lettre dans laquelle le premier ministre définit son attitude sur cette question. Nous regrettons tous, certainement, que le premier

ministre n'ait pu assister au débat auquel ce bill a donné lieu, puisque, à en juger par la correspondance qui nous est communiquée, il a pris une part considérable aux négociations qui ont précédé la présentation de ce bill devant le Parlement.

Mon honorable ami a commenté l'histoire des chemins de fer en ce pays, et il s'est longuement efforcé, tout au moins d'après ma façon de comprendre, à mettre sur le dos du parti libéral la responsabilité de l'état de choses actuel. Je n'ai pas l'intention de discuter ce point particulier, parce que je n'estime pas qu'il importe au pays à ce moment-ci. Ce qu'il importe d'établir, c'est que la mesure qu'on nous propose aujourd'hui est avantageuse pour le pays.

Mon honorable ami a fait allusion aux arrangements qui ont été conclus, et il a dit que le projet relatif au bill du Grand-Tronc et que ces arrangements furent exposés au peuple canadien depuis longtemps, et il rapporte une déclaration générale à cet égard. Bien que le Parlement et le peuple de ce pays aient su que des négociations étaient engagées entre le Gouvernement représentant le peuple canadien et les directeurs de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc représentant les actionnaires de cette compagnie, ce n'est que le 10 octobre, lorsque la résolution fut présentée à la Chambre des communes, que le peuple canadien et les membres du Parlement eurent quelque renseignement sur les termes de l'arrangement que l'on se proposait de soumettre au pays, arrangement qui apparemment était tenu pour satisfaisant par le Gouvernement en même temps que par les directeurs de la compagnie. Bien que mon honorable ami ait dit que cette question ait été depuis quelque temps exposée au peuple canadien, les termes précis n'en furent communiqués au peuple que le 10 octobre, et ce n'est qu'après avoir connu les conditions d'une affaire qu'on peut réellement discuter cette affaire.

Mon honorable ami a dit qu'une grosse somme d'argent avait été dépensée pour ces chemins de fer. Il déclare que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc a placé comptant quelque \$120,000,000 d'actions garanties dans l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, et que le Gouvernement canadien a aussi dépensé beaucoup d'argent dans cette entreprise. D'après ce que je vois, le pays ne sait pas actuellement où il en est avec le Grand-Tronc-Pacifique, il ne sait pas si nous avons assumé toutes les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, ou si nous n'avons pas assumé ces responsabilités. Mon

honorables amis ont parlé du Grand-Tronc-Pacifique comme si nous en avions fait l'acquisition. Sans doute, ce chemin de fer est entre les mains du Gouvernement, le Gouvernement lui ayant nommé un séquestre; et des remarques de mon honorable ami me donnent à croire qu'il est d'opinion que nous avons assumé toutes les obligations de ce réseau.

Mon honorable ami a parlé d'un mandat du peuple. Il a attaqué les libéraux pour l'argent qu'ils ont dépensé, pour la politique qu'ils ont adoptée au sujet du Transcontinental national et pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Mais les conventions de 1903 furent conclues, avec les directeurs qui administraient le Grand-Tronc à cette époque. Je pense que ces directeurs étaient considérés comme étant absolument compétents, comme d'habiles hommes d'affaires, des hommes capables de prévoir, autant que quiconque aujourd'hui, au Canada, le développement futur de nos chemins de fer. Ils abordèrent la question en hommes avertis, et conclurent avec le Gouvernement un arrangement qui doit à l'époque leur avoir paru convenir à leur compagnie et leur donner en même temps l'occasion de se procurer du trafic pour leur chemin de fer dans l'Ouest. Une divergence se produisit alors entre la compagnie du Grand-Tronc et le Gouvernement, parce que le Grand-Tronc voulait construire sa ligne à partir de North-Bay vers l'Ouest, tandis que le Gouvernement désirait avoir une ligne qui serait restée sur le territoire canadien, une ligne devant développer les ports de Saint-Jean et d'Halifax, sur l'Atlantique, et de Prince-Rupert sur le Pacifique, de façon à procurer au commerce canadien des débouchés dans l'Est et dans l'Ouest. L'un des principaux arguments avancés à cette époque fut que la construction du Transcontinental national devait permettre de contourner la difficulté susceptible de surgir entre les Etats-Unis et le Canada au sujet des privilèges de frontière. A ces causes le Gouvernement estima qu'il était de l'intérêt du pays de construire le chemin de fer Transcontinental national, pour avoir un chemin construit d'un bout à l'autre en territoire canadien et pour maintenir ainsi le Canada dans l'indépendance complète des Etats-Unis.

Mon honorable ami a parlé du mandat du peuple. La question s'est présentée au pays en deux occasions, et en ces deux occasions le Gouvernement de l'époque a été maintenu en office. Toute la question fut exposée au peuple; le peuple la jugea et fut apparemment satisfait de la politique

L'hon. M. BOSTOCK.

du Gouvernement à cet égard puisqu'il exprima de nouveau sa confiance au Gouvernement. Si donc il ne s'agit que de mandat populaire, nous devons présumer que le peuple canadien fut assez content de la politique que l'on suivait en ce temps-là.

Mon honorable ami a dit que le peuple Canadien est depuis 1917 au courant de la politique actuelle de chemins de fer; mais la question de chemins de fer n'a pu venir à la connaissance du pays en 1917 que par le rapport Drayton-Acworth, et je ne me souviens nullement que mention ait été faite à cette époque des recommandations que contenait ce rapport. Au fait, les honorables sénateurs se rappelleront, je pense, qu'au moment où ce rapport fut pour la première fois soumis à la Chambre des communes, quelques membres du Gouvernement étaient disposés à juger ce rapport trop imprécis et omettant certaines questions dans l'étude de la question. Il me semble que ce rapport Drayton-Acworth n'était pas, à cette époque, tenu en aussi haute estime qu'il paraît l'être aujourd'hui. Et je ne crois pas que mon honorable ami puisse soutenir, comme il a tenté de le faire, que le Gouvernement actuel détient un mandat du peuple pour régler cette question de chemins de fer de la façon qu'il nous propose maintenant. Mais ce qui me semble être notre devoir, c'est d'examiner toute la situation au point de vue de ce qui est aujourd'hui du plus grand intérêt du pays.

Mon honorable ami a également traité la question de la nationalisation des chemins de fer. Il nous a montré que nous avons de présent au Canada un très vaste réseau de chemins de fer qui est la propriété du Gouvernement, ainsi que des chemins de fer exploités par le Gouvernement, et j'en dois conclure que ce n'est pas le principe général de la nationalisation des chemins de fer ou de leur possession par le Gouvernement qui est actuellement soumis au peuple. Pour le présent, nous sommes engagés dans la nationalisation, et, comme je l'ai déjà dit, nous avons à considérer la question qui nous est présentée au point de vue du plus grand intérêt du pays et nous demander si le projet que le Gouvernement nous expose est le plus sage et le plus avantageux qui se puisse exécuter dans les conditions actuelles.

Le Canada a dépensé un milliard de dollars ou davantage pour les chemins de fer de ce pays, a dit mon honorable ami. Et maintenant, le Gouvernement propose que nous nous chargions du réseau du Grand-Tronc et que nous prenions la responsa-

bilité de son exploitation. Mais mon honorable ami ne nous a pas dit combien d'argent nous aurons à dépenser pour des chemins de fer aux États-Unis comme conséquence de cette politique. J'ai suivi son discours avec la plus vive attention dans l'espoir de l'entendre définir la situation qui nous sera faite dans le règlement de cette question des chemins de fer aux États-Unis. Les honorables sénateurs qui ont étudié le projet se sont probablement rendu compte que l'acquisition du Grand-Tronc nous ferait prendre charge de quelque 1,665 milles de chemins de fer circulant aux États-Unis, ce qui doit nécessiter la dépense par le peuple canadien de considérables montants d'argent pour l'exploitation, le maintien et le développement de ces chemins de fer; et lorsque nous nous arrêtons aux conditions qui existent aujourd'hui en ce pays, que nous nous rappelons avoir déjà dépensé les montants énormes que mon honorable ami a mentionnés pour la construction et l'entretien des chemins de fer du Canada, nous pouvons prendre le temps de réfléchir sur la politique que l'on nous propose d'adopter.

Je désirerais insister sur quelques points particuliers. L'ex-ministre des Finances, en témoignant devant un comité de la Chambre des communes, établissait, l'autre jour, la situation très grave dans laquelle se trouve le pays au point de vue financier. Il déclara alors que l'intérêt du pays nous fait un devoir de nous montrer attentifs à surveiller nos dépenses nationales au moment actuel, à prendre garde de quelle façon nous dépensons notre argent et à tenir compte de ce que nos dépenses nous rapporteront. Il a montré que la dépense occasionnée de nos jours par la main-d'œuvre au Canada est très lourde pour un pays ayant une population de 8,000,000, et que cet emprunt que le Gouvernement est maintenant forcé de demander au peuple de souscrire n'est pas le dernier qu'il faudra prélever pour administrer les affaires du pays. La situation est très grave, et les honorables sénateurs qui étudient cette situation se rendront compte de sa gravité. L'emprunt actuellement en souscription doit s'élever à \$300,000,000, ou \$350,000,000. Une grande partie du produit de cet emprunt a été placée d'avance par le Gouvernement. Les dépenses que nous avons à faire sont très considérables et nécessiteront un peu plus tard un nouvel emprunt.

Par ailleurs, on a donné, récemment, des chiffres qui m'ont frappé comme indiquant un très grave état de nos affaires qui n'a pas encore été signalé à l'attention du pays.

Il a été déclaré que la dette brute du Canada s'élève aujourd'hui à \$3,080,391,478. Nous avons sans doute un actif à mettre en balance; mais il nous faut nous souvenir que des intérêts doivent être payés sur une pareille somme; et nous devons aussi nous demander si l'actif que nous pouvons mettre en balance de cette forte somme rapporte des intérêts, ou si'il coûte au pays plus qu'il ne rapporte. Or, si nous calculons les montants qui, d'après nos livres bleus, ont été placés dans nos chemins de fer, nous constatons que les chemins de fer du Gouvernement (l'Intercolonial, le chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard, le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard, l'International du Nouveau-Brunswick, le chemin de fer de Québec & Lac-Saint-Jean, et le Transcontinental national) figurent pour \$302,839,443 dans ces dépenses nationales. Et en examinant, ensuite, les éléments de notre actif national pour voir si cet énorme montant nous produit quelque revenu, nous constatons que, pour l'année dernière, ces chemins de fer ont accusé un déficit total de \$6,194,768. À l'égard de ces chemins de fer nous reconnaissons parfaitement que nous ne songeons point à les voir produire des intérêts; ils ne sont pas censés en produire; mais nous constatons que, loin de produire des intérêts, leur exploitation nous coûte plus de \$6,000,000 chaque année.

En sus, comme mon honorable ami l'a rappelé, nous avons dû prendre charge du chemin de fer du Canadien-Nord. Les obligations de ce réseau entier du Canadien-Nord nous ont été montrées comme représentant un chiffre de \$434,312,747. Là encore nous constatons que ce réseau, tel qu'il se comporte aujourd'hui, au lieu de produire un revenu pouvant soulager ses obligations d'intérêt, nous oblige non seulement à trouver l'argent nécessaire au service des intérêts que ses obligations coûtent, mais aussi l'argent nécessaire pour combler le déficit de son exploitation. On nous a appris par ailleurs, l'autre jour, que le déficit probable de l'exploitation de ce chemin de fer s'éleverait à \$5,587,028 pour cette année; et les intérêts sur ses obligations ont été établis approximativement à \$19,000,000 — ce qui fait un total de \$24,587,028 que nous avons à trouver pour ce réseau de chemin de fer. Voilà l'un des éléments de notre actif pour lequel nous avons à faire une dépense considérable.

Mon honorable ami m'a laissé sous l'impression que, en plus de ces montants, nous avons encore à prendre à notre compte les obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Les

chiffres qui se rapportent au Grand-Tronc-Pacifique au livre bleu représentent \$216,253,111. En additionnant ensemble tous ces items, le grand total des obligations que nous avons assumées se monte à \$953,405,301. L'actif ne couvre pas l'intérêt des obligations, ni les frais d'exploitation; car les renseignements fournis par le livre bleu relativement au Grand-Tronc-Pacifique attestent un déficit de \$10,316,379 pour l'année 1918. A mon avis, honorables messieurs, cette situation est très grave pour notre pays. Mon honorable ami a dit que le peuple canadien est fort bien doué, qu'il est capable de régler ses affaires d'une façon possiblement plus avantageuse que d'autres nations; qu'il témoigne d'une plus grande énergie; qu'il a peut-être aussi plus d'habileté. Mais, même en tenant compte de ce crédit du peuple canadien, de son énergie et de son habileté à résoudre ses difficultés, j'estime qu'il est peu sage de la part du Gouvernement de continuer à accumuler les embarras et les difficultés sur les épaules du peuple sans prendre suffisamment en considération les questions qu'il traite.

Je me suis permis d'énumérer ces chiffres au Sénat afin de rappeler l'attention de mes honorables collègues sur l'état actuel de notre réseau de chemins de fer, et afin de lui faire comprendre dans quelle addition de frais un autre réseau de chemins de fer doit nous entraîner. Si l'un ou l'autre des réseaux que nous exploitons aujourd'hui était administré d'une façon à produire des bénéfices, la situation serait toute différente; mais lorsque nous nous mettons à calculer et que nous en venons à la conclusion que nous perdons de l'argent, nous nous rendons bien compte que la situation est très grave pour le Dominion du Canada. Aussi devons-nous étudier minutieusement ce projet avant de l'adopter et de placer, en ce faisant, une nouvelle obligation sur les épaules du peuple et d'augmenter aussi la dette du pays.

Les chiffres que j'ai cités démontrent que nous avons actuellement à calculer une dépense de \$41,098,175, et qu'il nous faut réellement trouver cet argent pour maintenir l'exploitation du réseau de chemins de fer dont nous sommes chargés aujourd'hui. Et puis il nous faut encore trouver les fonds nécessaires pour l'amélioration de ces voies. Au cours de la session dernière, nous avons dû voter des crédits considérables pour l'achat de matériel roulant et pour l'amélioration des chemins de fer. On a déclaré, l'autre jour, que le Gouvernement, depuis qu'il l'a pris à sa charge en 1917, a dé-

pensé pour le réseau du chemin de fer Canadien-Nord la somme de \$85,821,623, et sur les chemins de fer du Gouvernement canadien, jusqu'au 1er mars 1919, \$68,747,919. Ces montants sont en plus de l'argent qu'il nous faut trouver pour acquitter les intérêts et subvenir à l'exploitation de ces chemins de fer. Et nous devons examiner ces chiffres par rapport à la situation qui est faite au pays et qui nous interdit l'espoir d'équilibrer nos revenus avec nos dépenses. Nous allons donc augmenter notre dette durant quelques années, à moins que nous ne trouvions un moyen d'améliorer notre situation et de faire payer aux chemins de fer leurs frais d'exploitation.

En abordant le projet que le gouvernement nous a soumis, nous constatons que la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a déposé devant le Sénat un bilan établissant l'état des affaires de la compagnie et faisant voir que le passif s'élève à \$504,629,211. D'autre part, est déclaré un actif que les honorables membres de cette Chambre feraient bien, je pense, d'examiner soigneusement. En premier lieu, les placements de la compagnie, en chemin et en outillage, se chiffrent à \$434,990,999. Le gouvernement ne nous a fourni aucun état pour nous faire connaître les conditions actuelles de ce chemin, de la voie ferrée, du matériel roulant et de l'outillage; et rien ne nous indique non plus si l'état de ce chemin de fer s'est amélioré ou s'est détérioré depuis le rapport qu'ont présenté MM. Drayton et Acworth en 1916. Ce rapport de 1916 déclarait que la compagnie du Grand-Tronc proprement dite avait mis des charges injustifiables au compte du capital; que ses voies ferrées n'avaient pas été convenablement entretenues; qu'elle s'est abstenue de dépenser \$21,000,000 qui auraient dû être dépensés en ces années dernières pour l'entretien; et qu'une nouvelle dépense de \$30,000,000 était nécessaire pour mettre ce chemin en bon ordre. Soit un total de \$51,000,000 qui, d'après le rapport Drayton-Acworth, était requis pour mettre ce chemin en bon état afin qu'il pût être exploité avantageusement.

Comme je viens de le déclarer, nous n'avons aucun document qui nous renseigne sur l'état actuel du chemin de fer. Le rapport Drayton-Acworth étant daté de 1916, il est à présumer qu'il représente en quel état le chemin de fer se trouvait en 1915. Or, nous savons que, durant la guerre, ces chemins de fer ont eu beaucoup de besogne et que c'est avec beaucoup de difficultés que leurs locomotives et leur matériel roulant pouvaient s'améliorer; en sorte

qu'il est plutôt probable que le matériel roulant ait considérablement perdu de sa valeur. En plus des renseignements que nous fournit ce rapport, nous devrions avoir, ce me semble, un état précis d'ingénieurs et de financiers nous montrant en quelles conditions se trouve réellement ce chemin de fer aujourd'hui. Quant aux autres éléments de l'actif ici mentionnés en faveur de la compagnie, nous constatons qu'un montant considérable est déclaré comme actif courant—diverses créances à encaisser par la compagnie. On mentionne notamment un montant de \$43,838,831. Si les honorables sénateurs examinent cet actif courant, ils présumeront naturellement que c'est là un actif pouvant se réaliser et se convertir assez facilement en espèces; qu'il représente quelque chose qui diffère des avances faites aux compagnies de chemins de fer pour la construction des voies, ou aux chemins de fer de tête de ligne, ou d'autres affaires de cette nature. La compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc a réellement pourvu à ce montant afin d'aider les compagnies à se tirer d'embarras. Au lieu de mettre leurs actions sur le marché et de les vendre, la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc a fourni l'argent à ces différentes compagnies de chemins de fer et calcule maintenant ces avances au compte de son actif. A un certain point de vue, c'est en effet de l'actif; mais qui n'est pas facilement réalisable; et si le chemin de fer du Grand-Tronc se trouve aujourd'hui dans la situation que mon honorable ami nous a fait entrevoir, lorsqu'il nous a parlé de la possibilité de mettre ce chemin de fer sous séquestre, il est douteux que cet actif puisse se réaliser.

Je ne vois qu'un item de cet actif qui me paraisse pouvoir se réaliser aisément, et c'est le montant de \$7,955,472 déclaré dû par l'administration des chemins de fer des Etats-Unis. Les autres parties de l'actif me paraissent escomptées dans des avances sur les actions-déventures et pour l'exploitation des chemins, et pour la construction de sections de voie ferrée, et je crois qu'elles ne devraient aucunement compter dans l'actif courant. Il est très douteux qu'elles puissent être réalisées.

Sur proposition de l'honorable M. Bostock, le débat est ajourné.

Le Sénat ajourne à 3 heures, cet après-midi.

Deuxième séance.

Le Sénat se réunit à 3 heures de l'après-midi, sous la présidence de l'honorable Joseph Bolduc.

Affaires de routine.

REPRESENTATION SENATORIALE.

L'ordre du jour étant appelé:

L'honorable M. DONNELLY: Honorables messieurs, je désire attirer l'attention du Gouvernement sur un état de choses qui, à mon avis, affecte sérieusement la population de l'Ontario. L'Acte de l'Amérique britannique du Nord pourvoit à la représentation que chaque partie du Dominion doit avoir dans le Sénat du Canada. Il stipule que la province d'Ontario doit y avoir 24 membres, la province de Québec 24, les Provinces maritimes 24, et stipule également la représentation sénatoriale des autres provinces. Aujourd'hui, au Sénat, la représentation des Provinces maritimes est complète, de même que celle de Québec et des trois provinces de l'Ouest, tandis que l'Ontario n'y est représenté que par 21 membres. Or, voilà le Sénat saisi d'un projet de loi d'intérêt vital pour la population de l'Ontario; la majeure partie du chemin de fer Grand-Tronc est située dans l'Ontario, et, parlant en ma qualité de sénateur ontarien, il ne semblerait pas équitable que cette question fût réglée sans que la province d'Ontario fût complètement représentée au Sénat. C'est pourquoi je désire prier l'honorable leader du Gouvernement de signaler ce point à ses collègues du Gouvernement afin que la province d'Ontario ait une représentation complète au Sénat avant que nous disposions définitivement de cette question.

BILL DE L'ACQUISITION DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

MOTION POUR DEUXIEME LECTURE.

Le Sénat reprend le débat, ajourné ce matin, sur la motion proposant la deuxième lecture du bill 33, "Loi concernant l'acquisition du réseau du Grand-Tronc de chemin de fer par Sa Majesté."

L'honorable M. BOSTOCK: Honorables messieurs, lorsque nous avons ajourné, ce matin, j'en étais à l'examen de l'actif de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, et je vous signalais que quelques-uns des item de cet actif s'élevaient à \$43,838,832. Je désirerais attirer l'attention spéciale du Sénat sur l'un de ces item, qui se rapporte aux emprunts faits au chemin de fer Vermont-Central pour la construction et d'autres objets généraux, et qui s'élèvent à \$8,355,964.71. Cet item est mis à l'actif de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. On a soulevé quelque question au sujet d'un chemin de fer connu sous le nom de New-England-Southern, lequel a certaine

relation avec le Vermont-Central, et l'on a déclaré que ce montant a été dépensé pour certains travaux du New-England-Southern, et que ces travaux n'ont aucune valeur puisque la construction de cette partie de voie a été abandonnée. On a également déclaré qu'en cette entreprise un procès a été intenté qui peut engager la responsabilité du Vermont-Central pour une somme de \$3,000,000; et comme le Grand-Tronc possède des intérêts prépondérants dans le Vermont-Central, il s'ensuit que ce procès affecte le Grand-Tronc qui devra répondre du jugement, si le jugement condamne la compagnie du Vermont-Central. Je mentionne ce fait afin de faire voir à cette Chambre la nature des éléments constitutifs de l'actif de la compagnie du Grand-Tronc. Comme le leader du Gouvernement ne nous a donné aucune explication sur cet actif, je désire attirer son attention sur le fait que je viens de rappeler, et d'y attirer aussi l'attention du Sénat, afin d'obtenir quelque lumière sur ce point particulier. Je ne veux pas retarder le débat en analysant cet actif dans tous ces détails; mais ce point me paraît d'importance à nécessiter quelque éclaircissement.

Mon honorable ami nous a donné à croire, ce matin, qu'il se pourrait que le Gouvernement songeât, plus tard, à remettre tout ce réseau en d'autres mains. Il s'est, je crois, servi de l'expression que le réseau du Grand-Tronc bouclerait le réseau actuel des chemins de fer du Gouvernement, et qu'il est possible que le Gouvernement se trouve un jour disposé à remettre tout ce réseau à quelque grosse compagnie. Si nous regardons les chiffres que j'ai rappelés ce matin et qui établissent les montants que le pays a déjà dépensés pour les chemins de fer, et si nous y ajoutons la somme des obligations que nous aurons encore à assumer en faisant l'acquisition du Grand-Tronc, ce qui représente pour ces chemins de fer un total de \$1,500,000,000, j'estime fort douteux qu'une compagnie soit prête à payer ce prix au Canada, ou à se charger d'une pareille obligation pour soulager le pays de l'exploitation de ses chemins de fer. Ce que le leader du Gouvernement nous a fait entendre est, je pense, absolument du nouveau pour nous. Et je ne crois pas qu'un membre du Gouvernement nous ait encore donné à prévoir qu'après avoir fait l'acquisition de ces chemins de fer, le Gouvernement allait ensuite les remettre à une compagnie.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que le Gouverne-
L'hon. M. BOSTOCK.

ment serait en mesure d'agir de cette façon, s'il le jugeait à propos, après avoir eu l'occasion de faire l'épreuve des chemins de fer nationalisés.

L'honorable M. BOSTOCK: Il n'en va pas moins que c'est la première fois qu'une telle perspective est indiquée. Ce point provoque d'autres remarques. D'après ce projet, nous convenons de garantir certaines actions de la compagnie du Grand-Tronc. La garantie que le Canada pourrait donner à ces actions a soulevé beaucoup de discussions, et l'on a prétendu que cette garantie de plus de \$60,000,000 d'actions placerait les actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc dans une situation autrement avantageuse que si le paiement de leurs dividendes était assujéti aux recettes de la compagnie. Si cette transaction s'accomplît et que ces actionnaires reçoivent cette garantie de 4 p. 100 sur leurs actions, je crois qu'ils seront fort désappointés et se sentiront enclins à objecter à un arrangement qui leur enlèverait la garantie que le Canada aura donnée à leurs actions. Cette garantie mettrait ces actionnaires en bien meilleure posture qu'ils ne le sont aujourd'hui qu'ils ne comptent que sur les recettes que le Grand-Tronc lui-même peut réaliser, pour toucher un intérêt sur leur mise. Ce point particulier a été longuement discuté, et mes honorables collègues en sont probablement assez informés pour me dispenser d'en parler plus en détail. Mais en traitant cette affaire, nous devons prendre garde que, non seulement les porteurs de débentures, mais aussi les porteurs d'actions garanties et les autres actionnaires de la compagnie, soient mis dans une bien meilleure position que celle qu'ils occupent aujourd'hui.

En faisant l'acquisition de ce chemin de fer nous prenons à notre charge une forte quantité de milles de chemin de fer aux Etats-Unis, et cela faire naître une question qui ne me paraît pas avoir encore été soulevée, celle du gouvernement canadien exploitant, soit directement soit par l'intermédiaire d'une compagnie, des lignes de chemins de fer aux Etats-Unis. Le "Journal of Commerce", de New-York, a publié l'autre jour l'article suivant, daté de Washington, le 29 octobre:

Le projet d'acquisition du réseau du chemin de fer du Grand-Tronc par le gouvernement canadien, en vertu du bill actuellement soumis au Parlement du Dominion, n'a pas manqué d'attirer l'attention des milieux officiels de Washington. Le sénateur McCormick, de l'Illinois, a présenté aujourd'hui au Sénat une résolution donnant à l'I.C.C. des instructions "de s'enquérir et de faire rapport au Sénat sur la possession ou le contrôle, actuel ou projeté, par le Gouvernement du Dominion du Canada, soit di-

rectement soit par l'acquisition ou par l'acq-
parement de la majeure partie des actions de
quelque corporation ou compagnie, de quelque
ligne ou partie de ligne de chemin de fer située
en territoire des Etats-Unis, et d'établir aussi
un état des milles parcourus par ces chemins de
fer".

La résolution a été référée à l'I.C.C. et sera
mise à l'étude à la réunion de vendredi du com-
ité, et l'on croit qu'un rapport sera présenté
sans retard pour qu'il soit immédiatement adop-
té par le Sénat. Bien que la résolution McCor-
mick ne mentionne en particulier aucun chemin
de fer susceptible de devenir la propriété du
Gouvernement du Dominion, le sénateur de l'Ill-
inois dit que l'objet de sa résolution est d'ex-
poser la situation que produit à la présentation
d'un bill au Parlement canadien pour faire l'ac-
quisition du réseau du Grand-Tronc.

Plus loin l'article dit ceci :

L'une des premières difficultés qui pourront
survir de cette possession nationale viendra de
ce que les intérêts canadiens s'opposeront au
développement de Portland et de Chicago comme
têtes de ligne au désavantage des ports du Do-
minion. Et cela conduira à une controverse
avec ce pays qui s'opposera à l'achèvement des
facilités déjà en existence.

La question de la possession d'un droit de
passage à travers les Etats-Unis par un gou-
vernement étranger soulèverait aussi un point
délicat. Le gouvernement britannique a depuis
longtemps adopté pour principe de refuser ces
droits de passage, et on l'a préconisé dernière-
ment encore lorsque la Grande-Bretagne a re-
fusé de permettre à des intéressés américains la
construction d'une ligne de câble entre certains
endroits de l'empire britannique.

Il ne semble pas exister de précédent qui ré-
vèle la politique du département d'Etat en cette
matière. On a déclaré aujourd'hui que les Etats-
Unis n'avaient eux-mêmes aucune emprise pa-
reille en pays étrangers. La situation en Pa-
nama présente un aspect spécial, à cause des
relations particulières que ce pays possède avec
les Etats-Unis et qui ne sauraient être invoquées
dans une controverse avec le Canada.

Le Congrès a toujours été jaloux du contrôle
étranger dans des corporations, surtout dans
celles qui comportent des moyens de communi-
cation aux Etats-Unis, et une législation spé-
ciale a été adoptée en ces dernières années pour
empêcher la majorité des actions de corpora-
tions domestiques de passer entre des mains
étrangères. Semblable législation a été adoptée
contre la possession du sol par des étrangers.

Ces lois peuvent être jugées applicables dans
le cas du Grand-Tronc, et il n'est pas improba-
ble qu'il s'élèvera de l'opposition contre la dé-
tention, par le gouvernement canadien, d'un con-
trôle sur 1,500 milles de voie ferrée.

J'ai donné au Sénat lecture de cet arti-
cle parce que je crois que cette Chambre
doit être prévenue de la situation dans la-
quelle se placera le gouvernement cana-
dien en acquérant le réseau du Grand-
Tronc. Je ne me propose pas de discuter
plus minutieusement ce point, parce que
je crois qu'il se trouve parmi nous des ho-
norables messieurs qui pourront mieux que
moi entrer dans les détails de cette situa-
tion. Mais j'ai rapporté cette déclaration
parce qu'elle me paraît indiquer quelques-

unes des difficultés dans lesquelles le gou-
vernement mettra le Parlement et le pays
en faisant cette acquisition. Toute la
question est grosse de difficultés et peut
donner lieu à beaucoup d'embarras dans
l'exploitation du chemin de fer. Quicon-
que possède quelque connaissance de l'in-
dustrie des chemins de fer doit se rendre
compte que le gouvernement canadien au-
ra plus de difficulté à exploiter un chemin
de fer aux Etats-Unis et à y procurer du
trafic à ce chemin de fer contre la concu-
rence des autres chemins de fer que le
Grand-Tronc et ses fonctionnaires n'en ont
eu par le passé. Il est naturel, en effet,
que les gens d'affaires ayant des marchan-
dises à expédier par chemin de fer d'un
endroit à un autre des Etats-Unis préfé-
rent encourager les chemins de fer de leurs
propres compatriotes plutôt que ceux du
peuple canadien.

De ce point de vue, l'avenir de l'ex-
ploitation de ce chemin de fer par le
gouvernement canadien ne paraît pas
brillant. Et nous devons vraisemblable-
ment nous attendre à ce que les recettes de
ce chemin de fer qui, aujourd'hui, d'après
le livre bleu du gouvernement, ne suffisent
pas à couvrir les charges déterminées, di-
minueront encore lorsque l'exploitation
sera dévolue au gouvernement canadien.
Nous constaterons de même, probablement,
que l'argent que le Canada aura à débours-
er dépassera les sommes que ce livre bleu dé-
clare à présent. Si les honorables mem-
bres du Sénat ont par devers eux ce livre
bleu et jettent un coup d'œil à la page 27,
ils liront cette déclaration sous le titre
"Affiliations aux Etats-Unis".

Les chiffres inscrits au livre au 31 décembre
1917 accusent un déficit de \$1,302,154 pour ces
chemin de fer. A quoi doit être ajouté un dé-
ficit de \$154,729 qui n'est pas déclaré dans l'état
de la compagnie du chemin de fer du Grand-
Tronc. Ce total ne comporte cependant pas le
déficit du Atlantic and St. Lawrence qui s'éle-
vait à environ \$1,200,000 pour 1917. Ce qui
élève à plus de \$2,600,000 le coût du revenu du
Grand-Tronc sur ses lignes américaines en 1917.

Ainsi donc, avec une administration
compétente par le Grand-Tronc lui-même,
ses lignes américaines lui coûtent apparem-
ment \$2,600,000; et il est tout probable,
comme je l'ai dit tout à l'heure, que si le
gouvernement du Canada exploitait ces li-
gnes, il constaterait que les frais augmen-
teraient considérablement au lieu de dimi-
nuer.

Une autre question très sérieuse pour les
intérêts canadiens est celle de la construc-
tion, aux Etats-Unis, d'un port qui consti-
tuera une concurrence à nos propres ports

canadiens. Je l'ai déjà fait remarquer, lorsque l'on étudia le projet du Transcontinental national. L'on avait en vue de garder au Canada les affaires du Canada et de donner le plus d'expansion possible à nos ports plutôt que d'expédier nos marchandises par les ports américains. Mais lorsque nous aurons ce réseau dans notre main, nous nous trouverons exposés à faire inutilement parcourir de longs parcours à nos marchandises et à laisser sans trafic un chemin de fer possédant une tête de ligne à un port américain, afin de développer nos propres ports. Mon honorable ami de Halifax (l'hon. M. Power) nous a rapporté des chiffres établissant les distances qui séparent Montréal de Saint-Jean, de Halifax et de Portland. La distance de Montréal à Portland est de 297 milles, et la distance de Montréal à Halifax par l'Intercolonial est de 841 milles, soit une différence de 544 milles en faveur de Portland. La distance, de Montréal à Saint-Jean par l'Intercolonial est de 741 milles, soit encore une différence de 444 milles en faveur de Portland. Par le Pacifique-Canadien, la distance entre Montréal et Halifax est de 755 milles, et de 580 milles entre Montréal et Saint-Jean. Les honorables sénateurs voient combien plus avantageuse est la position de Portland, et ils comprendront que le fret du pays doit plus vraisemblablement aller à Portland que parcourir la distance supplémentaire qui l'amènerait à Saint-Jean ou à Halifax, car, lorsque des marchandises arrivent à un endroit comme Montréal, la question de distance à parcourir n'est pas indifférente aux commerçants qui expédient ces marchandises sur l'Atlantique ou ailleurs.

Regardons maintenant au principe même du bill. Tel qu'il nous est présenté, ce bill pourvoit à un traité à conclure, et fournit certaines indications sur ce que doit être ce traité; mais ces indications ne sont données que d'une façon générale. L'article 9 du bill stipule:

Le Gouvernement et le Grand-Tronc, ainsi que chacune des compagnies comprises dans le réseau du Grand-Tronc, et toutes les personnes qui y sont intéressées, ont respectivement par les présentes l'autorisation et le pouvoir de conclure ledit traité, aux et subordonnement aux termes énoncés dans les présentes, et de faire et d'accomplir toutes actions et choses qui peuvent être jugées nécessaires pour observer et accomplir les termes et conditions dudit traité et s'y conformer pleinement.

Mais le bill ne contient pas le texte même de ce traité et des conditions qu'il comporte, en sorte que le Sénat ne peut se rendre compte de ce que ce traité et ses conditions doivent être. Il me semble

L'hon. M. BOSTOCK.

qu'avant de sanctionner ce marché, le Parlement et le pays auraient droit de savoir exactement en quoi le traité consiste.

Mon honorable ami (l'honorable sir James Lougheed) a fait allusion ce matin aux mesures prises en 1903 par le Gouvernement. A cette époque, lorsque le projet fut soumis au Parlement, le bill contenait le texte complet du traité, et le Parlement et le pays tout entier eurent le loisir d'étudier ce traité dans ses moindres détails et de se rendre exactement compte de la situation ainsi que de la responsabilité que le pays allait contracter en vertu de ce traité. Nous sommes en droit de réclamer, avant de conclure ce traité, que le texte même en soit soumis à la Chambre et au pays, et je crois que l'on ne devrait pas nous demander de l'exécuter avant que cette précaution ait été prise. En 1881, au sujet du chemin de fer du Pacifique-Canadien, la loi qui fut adoptée contenait le texte complet du traité entre le Gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de sorte que le peuple put exactement se rendre compte de quoi le pays convenait et fût aussi à même de discuter dans tous leurs détails les termes de ce traité. Mais aujourd'hui le Gouvernement se présente devant le Parlement et lui demande de lui donner plus ou moins carte blanche pour faire cet arrangement, de lui permettre de conclure le traité comme il l'entendra, et voilà qu'on nous invite à ratifier ce traité avant que nous en puissions connaître les détails. D'autre part, les actionnaires du Grand-Tronc auront le texte du traité pour en délibérer à une assemblée spécialement convoquée pour cet objet, et seront invités à l'étudier. Ils seront ainsi mis en mesure de l'accepter ou de le refuser à leur gré. Le Gouvernement n'a apparemment pas cru nécessaire de faire état des vœux et de la volonté du peuple canadien au même point que les directeurs de la compagnie du Grand-Tronc ont cru devoir le faire à l'égard de leurs actionnaires. Le Parlement du Canada me semble pourtant avoir droit à autant de considération que les actionnaires du Grand-Tronc, et je ne crois pas que nous devions laisser adopter ce bill avant que les détails du traité nous soient aussi soumis, afin que nous sachions exactement à quoi nous allons consentir.

Je ne voudrais pas trop retarder le débat en vous exposant tous ces points, honorables messieurs, car vous avez entendu beaucoup discuter cette question depuis quelques semaines, et d'autres membres de cette Chambre désirent en parler aussi. Il est cependant un point que je désire signaler à

l'attention du Sénat, et ce point touche à la finance de ces compagnies de chemins de fer. Répondant à une interpellation inscrite à l'ordre du jour, l'honorable leader du Gouvernement a, l'autre jour, fourni un état qui m'a été remis, mais qui, je pense, n'a pas été inséré dans nos Débats. Il peut être intéressant de faire connaître cet état au Sénat, pour faire comprendre notre situation relativement à la finance de ces compagnies de chemins de fer. Cet état que j'ai par devers moi montre le produit des billets vendus au public entre le 1er octobre 1917 et le 31 août 1919; ces billets ont été émis par le Canadien-Nord:

	Produit.
Billets à hypothèque et garantis, du Canadien-Nord, à 5 p. 100— £2,000,000	\$ 9,490,000
Billets à hypothèque et garantis, du Canadien-Nord, à 5 p. 100— £1,650,000	7,829,250
Billets à hypothèque et garantis, du Canadien-Nord, à 5 p. 100— £1,049,800	4,983,123
Billets de trust en garantie accessoire, du Canadien-Nord, 6 p. 100—\$10,000,000	10,230,148
Billets garantis du Canadien-Nord, 5½ p. 100—\$1,250,000	1,244,087
Emissions pour l'outillage, par le Canadien-Nord, 6 p. 100—\$20,000,000	19,095,000
	\$52,871,608

Ces billets ont été émis comme billets de la compagnie du chemin de fer du Canadien-Nord; mais nous nous trouvons dans cette situation que, en tant que devenu chemin de fer du Gouvernement, le Canadien-Nord ajoute ses obligations à celles du Gouvernement canadien qui doit en répondre. Les billets deviennent en réalité une obligations du Gouvernement du Canada, et à ce titre ils font partie de la dette du pays.

L'état nous montre aussi la dépense faite sur ces voies en construction, améliorations et outillage, entre le 1er octobre 1917 et le 31 août 1919:

Construction de voies	\$ 9,691,085.62
Additions et améliorations	10,669,835.88
Outillage (locomotives, wagons, etc.)	35,985,637.35

Soit une dépense totale de.. \$56,346,558.85

Voilà le montant qui a été dépensé pour le chemin de fer du Canadien-Nord depuis le 1er octobre 1917, date de l'acquisition de ce chemin de fer par le Gouvernement, jusqu'au 31 août de cette année. Ainsi que les honorables sénateurs se le rappelleront sans doute, nous avons en ces deux dernières années voté dans les estimés budgétaires une somme d'argent comme prêt au chemin de fer du Canadien-Nord pour pourvoir à

cette dépense, et les chiffres que cet état nous donne montreraient que le Canadien-Nord a employé ces emprunts, sauf \$7,000,000 du montant qui fut voté. La somme des montants votés pour jusqu'à la fin du prochain exercice se totalise, je crois, à \$60,000,000. J'ai communiqué cet état au Sénat parce qu'il m'a paru intéressant de montrer comment se font actuellement les opérations financières de ce chemin de fer.

Le bill qui nous est soumis a été représenté comme étant un arrangement conclu entre le Canada et la compagnie de chemin de fer, et le Gouvernement en a parlé comme d'une généreuse entente. Il prétend qu'il ne veut pas imposer un marché trop onéreux aux actionnaires; qu'il a voulu se montrer généreux dans l'intérêt même du Canada, parce qu'il croit, apparemment, qu'il serait désavantageux pour le Canada de ne pas régler cette affaire avec générosité. Les actionnaires de la compagnie me paraissent être des gens habitués aux transactions d'affaires et susceptibles de comprendre que les choses se font sur un pied d'affaires et ouvertement; et je serais porté à croire que c'est leur désir que les marchés à conclure avec eux se négocient d'après un principe d'affaires et qu'ils s'attendent à ce que le Dominion du Canada ne conduise ces négociations que sur un principe d'affaires et d'équité, en tenant compte du sort à faire aux actionnaires et aussi des obligations raisonnables à mettre à la charge du peuple canadien pour payer un réseau de chemin de fer qui a pendant un grand nombre d'années participé à l'existence du Canada et qui a considérablement contribué au développement du pays, surtout dans l'Est.

La compagnie elle-même a fait une proposition différente au Gouvernement. Le Gouvernement a repoussé cette proposition, et je suis enclin à croire qu'il a peut-être pris cette décision sans étudier suffisamment ce qu'on lui proposait. Cette proposition, lui venant de Londres, a été présentée au Gouvernement le 18 février 1919; elle se lit comme suit:

En arrivant à Londres j'ai informé le président et le bureau de direction qu'au cours de l'entrevue que j'eus avec vous, avant votre départ, j'ai compris que vous consentiriez à discuter un projet ayant pour but un arrangement entre le Grand-Tronc et les chemins de fer du Gouvernement plutôt que la proposition d'achat faite par le Gouvernement. En conséquence, j'ai suggéré au bureau de direction que le Gouvernement reprenne le Grand-Tronc-Pacifique et la compagnie des embranchements, en remboursant tous les déboursés du Grand-Tronc, et que le Grand-Tronc fasse ensuite une entente d'échange de trafic avec le Gouvernement par

laquelle le Grand-Tronc deviendrait le raccordement Est des chemins de fer du Gouvernement et, ceux-ci, le raccordement Ouest du Grand-Tronc, l'échange des transports se faisant à North-Bay. Le Grand-Tronc exploiterait au prix de revient toutes les lignes de l'Est du Canadien-Nord; le Grand-Tronc s'engagerait à dépenser, en améliorations et agrandissements de ses gares termini et des autres installations, la partie des sommes dues par le Grand-Tronc-Pacifique et par la compagnie des embranchements, qui lui serait remise par le Gouvernement et qui pourrait être nécessaire pour le bon fonctionnement des affaires combinées des réseaux. Ce plan permettrait à la compagnie de continuer l'exploitation de son réseau américain et d'en retirer tous les avantages, tant pour la compagnie que pour le gouvernement du Canada, à cause de la direction et du mouvement des transports concurrents internationaux sur son réseau et dans tout le Canada.

Howard G. Kelly.

Le nom de sir Alfred Smithers se voit au-dessous, pour endosser, ce me semble, la proposition de M. Kelley. Puis vient une réponse de sir Thomas White, en qualité de premier ministre-suppléant, datée du 19 février 1919. Cette réponse est adressée à M. Kelley, à Londres, et se lit ainsi:

Répondant à votre message reçu par Scott, vos conclusions au sujet de notre entrevue sont mal fondées (point). Proposition faite par câble est inacceptable.

C'était une contre-proposition de la part de la compagnie du Grand-Tronc. Je crois que cette contre-proposition pourrait avoir servi de base aux négociations entre le Gouvernement et la compagnie, et qu'une meilleure entente aurait possiblement été préparée d'après les conditions soumises par la compagnie que celle que doit produire le projet que le Gouvernement nous présente. Je soumetts au Sénat cette question qui semble mériter quelque attention. Si cette proposition avait été acceptée, elle aurait mis le pays en meilleure posture pour s'intéresser à ces lignes de chemin de fer aux Etats-Unis.

Je dois m'excuser, honorables messieurs, du temps qu'il m'a fallu prendre pour examiner cette affaire, et de la quantité de chiffres qu'il m'a fallu rapporter au Sénat. J'ai tâché de faire voir que nous avons besoin de plus de renseignements pour régler à bon escient cette question, et je crois que le Parlement et le pays ont droit à plus de renseignements; qu'ils doivent avant tout être mis au courant du traité afin de pouvoir l'étudier en détail avant d'en disposer. Je ne me propose pas, pour le moment, de présenter un amendement à la motion de mon honorable ami, mais un amendement sera sans doute présenté à une phase ultérieure du débat. Je répète que le Parlement et le pays doivent être plus complètement renseignés, et qu'ils doivent connaître

L'hon. M. BOSTOCK.

d'un bout à l'autre ce traité et se rendre compte des responsabilités qu'ils assument, ou qu'ils assumeront si ce bill devient loi.

L'honorable W. B. ROSS: Honorables messieurs, il me semble que quiconque entreprend de juger ce bill très important, et qui a le loisir d'étudier son mérite, y peut réussir en approfondissant trois questions. La première est: Qu'est-ce que ce bill doit nous procurer? La deuxième: Combien payons-nous, ou combien aurons-nous à payer pour ce que nous devons obtenir? Le prix que nous aurons à payer pour cette transaction peut n'être pas tout entier payable en espèces sonnantes; il se peut qu'en même temps qu'une forte somme d'argent nous ayons aussi à livrer une certaine partie de notre indépendance nationale en soumettant 1,600 milles de chemin de fer à l'absolue juridiction d'abord du gouvernement national de Washington; puis, relativement aux taux en cours entre les divers Etats, à la juridiction de sept ou huit législatures d'Etat. Outre notre argent, nous pouvons perdre quelque chose; nous pouvons perdre quelque chose qui importe à l'unification du Dominion du Canada. Nous pourrions nous apercevoir que ce bill vise à l'ancienne politique qui fut formulée, comme la population des provinces maritimes a du moins pu la comprendre, comme étant une tentative d'établir un trafic est et ouest, et non nord et sud, et de créer une nation hors du Canada.

Puis une troisième question se pose. A supposer qu'est raisonnable le prix que nous aurons à payer, en comparaison de ce que nous devons obtenir, il se peut encore que le moment ne soit pas du tout favorable à la conclusion du marché; il se peut que les conditions actuelles du pays soient telles que tout indique qu'il serait plus sage de différer la conclusion de cette affaire jusqu'à ce que l'état de nos finances se soit amélioré et jusqu'à ce que nous soyons mieux renseignés, non seulement sur les détails de cette entreprise particulière, mais sur le fonctionnement des chemins de fer publics que nous possédons déjà.

Je serai aussi bref que possible. Mais, avant d'entrer dans les détails de la question, je tiens à déclarer que les votes que je donnerai sur ce bill seront motivés par l'étude que j'ai faite personnellement de la question qu'il traite. Aucun membre du Gouvernement ne m'a demandé ce que je pense de ce bill; aucun membre de l'opposition ne m'a demandé d'exprimer mes vues. Il n'y a pas de bill dont j'aie moins entendu parler. Les remarques que je présenterai sont donc uniquement inspirées

par l'étude que j'ai moi-même faite de ce projet.

Nous devons examiner un ou deux points qui sont des préliminaires à ceux que j'ai indiqués. D'abord, sur quel pied allons-nous traiter avec le Grand-Tronc? J'estime que le Grand-Tronc et ses actionnaires doivent être traités sur un pied d'égalité avec le peuple canadien, ni mieux ni plus mal. On peut dire que les actionnaires ne demandent pas à être mieux traités que le peuple canadien. C'est possible; mais ils peuvent proposer un projet de loi, ou un traité impliquant pour eux un traitement de préférence, et il importe d'examiner ce traité pour voir quel traitement il comporte. Un homme peut se lever en cette Chambre pour se déclarer démocrate jusqu'à la moëlle et présenter du même coup une mesure destinée à nous livrer au roi. C'est joli de se prononcer sur un sujet; mais agir est autre chose.

Dans la presse et au Parlement, on a souvent fait entendre, sinon ouvertement déclaré, que, d'une manière ou d'une autre, le Grand-Tronc n'a jamais été équitablement traité par rapport au Grand-Tronc-Pacifique. Je conteste ces insinuations et je produirai pour prouver que le contrat du Grand-Tronc-Pacifique a été conçu par nul autre que lui-même. Il est exact que sir Wilfrid Laurier et son parti ont lié le Transcontinental à cette affaire; mais cela ne doit plus nous intéresser, puisque ce greffage a été défait, et ce qui reste de cette affaire représente l'originale proposition de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Le Grand-Tronc est responsable de tout ce qui a été fait pour le Grand-Tronc-Pacifique, et conséquemment le Grand-Tronc doit être traité comme je devrais l'être, ou comme tout autre Canadien devrait l'être. Il se peut qu'il ait commis une erreur de jugement, ou que l'affaire ait été mauvaise pour lui. Je ne dis pas qu'elle l'ait été; mais je me rends compte que la survenue de la guerre ait placé le Grand-Tronc dans l'embarras. Je suis actionnaire de trois compagnies qui ne paient aucun dividende depuis quatre ans, et il se peut que ces compagnies ne recommencent pas à payer de dividendes avant trois, quatre ou cinq années. La guerre les a temporairement ruinées, et c'est le cas de centaines de compagnies. D'autres compagnies ont réalisé des bénéfices durant la guerre. Le propriétaire d'un remorqueur, d'une goélette ou d'une petite manufacture n'avait qu'à ouvrir le bec, et les ortolans lui tombaient tout rôtis; mais d'autres entreprises, comme celle des tramways électriques allèrent à la ruine. La plupart

des chemins de fer électriques sur ce continent tombèrent entre les mains de séquestres. Qu'arriverait-il à un canadien détenant des actions dans plusieurs de ces compagnies qui n'ont pu payer de dividende, s'il frappait chez son voisin et lui dit: "J'ai besoin d'une loi qui me procure des dividendes". Cette prétention serait absurde. De plus, si l'on demandait à l'un de ces hommes en peine qui mettrait sa propriété en vente: "A combien évaluez-vous votre propriété?" et qu'il répondit: "Ma propriété valait beaucoup en 1913, avant la guerre, parce qu'elle rapportait du 7 p. 100"; mais l'acheteur ripostait: "Tel n'est plus le cas, aujourd'hui; vous n'avez payé aucun dividende depuis quatre ans; vous avez fait des emprunts, et la façon d'établir la valeur de votre propriété n'est pas de vous baser sur l'état de choses qui existait en 1913; mais de considérer la valeur qu'elle représente aujourd'hui." Cela provient d'un fait que toute transaction est une question de contrat et se traite sur un pied d'affaires. Je cherche maintenant quelle est la situation du Grand-Tronc et d'après quel principe nous allons traiter avec lui—si nous devons en déterminer la valeur de la façon mentionnée par le ministre de l'Intérieur, d'après l'état de choses qui existait en 1913, ou d'après l'état de choses actuel, ou d'après les circonstances qui nous font prendre charge de la propriété. Il existe une différence de millions de dollars entre ces deux points de vue.

Je désire élucider ce point; mais auparavant je dois vous faire observer qu'en 1903, lorsque cette affaire du Grand-Tronc-Pacifique fut entamée, le président du Grand-Tronc portait le nom de sir Charles Rivers Wilson. Il fut élu président en 1895 et resta à la présidence jusqu'en 1910, soit durant quinze années. Il fut à une époque expert à la trésorerie de la Grande-Bretagne; il travailla plusieurs années sous M. Gladstone, puis ensuite sous sir William Harcourt; il se rendit ensuite en Egypte et liquida les embarras financiers de ce pays. Il se trouva plusieurs fois aux prises avec le Khédivé d'Egypte et avec le sultan de Turquie, et tira des deux ce qu'il voulut. Retour en son pays, il fut président du Grand-Tronc, et en 1903 et 1904 il s'adjoignit M. Hays qui jouissait aussi en Europe d'une grande réputation d'habileté. Il serait absolument oiseux de prétendre qu'il se trouvait au Canada un groupement d'hommes capables de mettre sir Charles Rivers Wilson et M. Hays en état d'infériorité dans un contrat de chemin de fer. Je n'en croirais rien, et si vous parcourez la

correspondance échangée entre leurs successeurs, M. Smithers et le Gouvernement, vous vous demandez si le Gouvernement canadien possède un homme de force à traiter avec M. Smithers. Nous n'avions donc pas à nous inquiéter si le Grand-Tronc a été convenablement représenté, ou s'il s'est suffisamment soucié de ses intérêts. Ainsi, je pose en principe que le Grand-Tronc doit être traité comme tout citoyen canadien devrait l'être. Il a ce qui lui a été garanti par contrat; mais il n'a pas le droit d'exiger plus de son contrat que j'en pourrais moi-même exiger. Je ne voudrais pas que soit mal interprétée mon opinion sur ce point. Je n'ai rien à dire contre les actionnaires anglais, c'est-à-dire que je ne suis aucunement prévenu à leur endroit. Au contraire. Je voudrais les traiter avec exactement autant d'équité que s'ils étaient nés et que s'ils demeuraient au Canada. Et s'ils sont traités de cette façon, ils devraient n'avoir à se plaindre de rien. Il est avantant des intérêts dans les affaires du Grand-Tronc d'acheter un certain espace dans un journal et y publier que, si le Canada ne traite pas avec générosité les actionnaires de cette compagnie, nous ne pourrions plus nous adresser à l'Europe pour contracter des emprunts. Si le Canada, comme il l'a fait par le passé, s'entient à l'avenir aux contrats qu'il a conclus, même quand ces contrats sont désavantageux pour lui, et montre que toujours et partout il honore loyalement sa signature, il peut s'adresser à n'importe quel marché du monde où il y a de l'argent à prêter, et s'il a des garanties à offrir, il peut faire des emprunts en dépit de toutes ces menaces sur ce qu'il pourra nous arriver si nous nous en tenons rigoureusement à la lettre de nos contrats et ne cherchons pas quelque nouveau principe pour évaluer les actions du Grand-Tronc.

Permettez-moi de vous lire un court extrait sur les origines de cette affaire, et ensuite je me tairai pour le moment sur ce sujet. Ce passage est extrait de la Vie de sir Rivers Wilson—ses mémoires—écrites par lui-même:

Le plus important événement qui se rapporte à ma présidence fut la conception et la construction partielle du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, comme auxiliaire et proche allié de la compagnie parente, avec l'encouragement et l'aide du Gouvernement canadien. L'idée, telle qu'envisagée d'abord, fut d'établir des communications de chemin de fer jusqu'au Pacifique en relation avec le réseau du Grand-Tronc. Au cours des négociations, cette idée se développa pour donner lieu à un plus grand projet d'une ligne ininterrompue de communication depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. Cette extension du plan original

L'hon. M. ROSS.

fut proposée par le Gouvernement du Canada qui jugea que le moment était venu de construire une nouvelle ligne transcontinentale à travers le territoire canadien depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. Le projet éventuellement adopté comportait que, cette ligne devant être construite et exploitée comme un tout complet, la partie à l'ouest de Winnipeg devait être la propriété du Grand-Tronc opérant par l'intermédiaire d'une corporation distincte (le Grand-Tronc-Pacifique) dont les actions appartiendraient aux actionnaires du Grand-Tronc; tandis que la partie orientale, de Winnipeg au Nouveau-Brunswick, devait être construite par le Gouvernement canadien et à ses frais, et que le Gouvernement canadien la louerait au chemin de fer du Grand-Tronc lorsque cette portion serait terminée. L'aide du Gouvernement devait être accordée à la corporation du Grand-Tronc-Pacifique par voie de subsides et de garanties. Ce n'est pas sans beaucoup de peine et sans beaucoup d'opposition de parti que sir Wilfrid Laurier put faire adopter son plan par le Parlement du Dominion.

Et voici la partie la plus importante des explications de sir Wilfrid:

J'ai d'abord soumis le nouveau projet aux actionnaires en assemblée générale en avril 1903, puis en mars 1904. J'ai dû leur exposer le projet complet et agrandi. Malgré quelque opposition, en somme je n'eus pas trop de difficulté à faire adopter la résolution nécessaire. En fait, durant tout le temps que dura cette transaction, M. Hays et moi fûmes fortement appuyés par le bureau de direction qui, à l'exception d'un directeur quelque peu timide et qui résigna devant l'accroissement des obligations qu'il redoutait de faire assumer par les actionnaires.

L'honorable M. GORDON: C'était un homme de bon sens.

L'honorable M. W. B. ROSS: Après avoir rapporté cette déclaration qui nous montre, d'après la version de sir Charles Rivers lui-même, que la compagnie du Grand-Tronc savait ce qu'elle faisait et ne fut induite en erreur par personne, je laisserai pour le moment ce sujet de côté. Les actionnaires pouvaient parfaitement tenir la main à leurs propres intérêts, et nous devons les traiter selon les termes de leur contrat et d'aucune autre façon.

Je désire toucher un autre point qui se rapporte quelque peu à celui que nous venons d'examiner. Vous trouverez dans une des lettres de M. Smithers qu'il se plaint en quelque sorte de ce que le Grand-Tronc n'a pas été l'objet d'autant de sollicitude que l'a été le Pacifique-Canadien ou le Canadien-Nord. Il y a deux réponses à cette réclamation. D'abord le Grand-Tronc a obtenu ce que son contrat lui garantissait. Voilà probablement la meilleure réponse de toutes. Le Pacifique-Canadien obtint de même ce que son contrat lui garantissait, et le Canadien-Nord également. Cependant, si nous y insistons, je ne suis pas certain

que le Grand-Tronc n'ait pas reçu proportionnellement autant que le Pacifique-Canadien ou le Canadien-Nord; car, en fait, le Grand-Tronc se construisait dans une région peuplée, et dès son début il commença à encaisser des recettes, tandis que quiconque a passé par le Nord-ouest et se rappelle ce qu'était cette région à l'époque de la construction du Pacifique-Canadien, conviendra que c'était alors un pays inhabité. Toute la région avoisinant la rive nord du lac Supérieur n'avait pas un seul habitant, si ce n'est le traqueur, et depuis le Pacifique-Canadien jusqu'à la rivière Rouge, on ne pouvait compter cinquante personnes en dehors de deux ou trois douzaines de travailleurs autour des stations de chemins de fer. Puis s'ouvrirent l'établissement de la rivière Rouge et le Portage la Prairie. Mais, depuis Brandon jusqu'au pied des Rocheuses, il n'y avait aucun établissement. Il est merveilleux que le chemin de fer du Pacifique-Canadien ait tenu jusqu'à ce que cette région se peuplât; et, à mon avis, il ne saurait être question d'établir une comparaison entre le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien. C'est affaire d'opinion, sans doute. Mais il me semble que le Grand-Tronc eut la meilleure part, en présumant qu'il lui sera abandonné les \$15,000,000 qui lui furent prêtés et qu'il n'a pas remboursés.

L'honorable M. MURPHY: Le Grand-Tronc-Pacifique n'était-il pas dans une situation identique?

L'honorable W. B. ROSS: Au sujet de quoi?

L'honorable M. MURPHY: Dans une situation identique à celle du Canadien-Pacifique?

L'honorable W. B. ROSS: Une situation identique à quel égard?

L'honorable M. MURPHY: A l'égard de la population au début de ses opérations?

L'honorable W. B. ROSS: Oh, non! Le Grand-Tronc-Pacifique avait le Pacifique-Canadien pour lui apporter ses approvisionnements; le Pacifique-Canadien dut s'approvisionner du mieux qu'il le put.

Maintenant, honorables messieurs, je voudrais toucher encore à un autre point, à une autre prétention que ce bill a fait naître. C'est d'ailleurs la seule raison que j'aie entendu formuler pour justifier l'adoption de ce bill, et il est étrange que cette raison, qui me paraît absolument manquer de fondement, soit pourtant celle

qui va vraisemblablement prévaloir. Vous pouvez ne pas y croire, mais vous ne pourrez jamais la faire condamner. Cette raison est que si nous ne faisons pas toute diligence pour acquérir le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien s'en emparera. Quiconque a suivi le débat à la Chambre des Communes se rappellera que cette raison a été invoquée tant et plus, notamment par le ministre des Chemins de fer. Il est allé jusqu'à nous décrire de quelle sournoise façon le Pacifique-Canadien allait procéder. Cet argument occupant le premier plan de la discussion depuis Halifax jusqu'à Toronto certainement, je crois important d'en parler.

En 1884, le Parlement s'est préoccupé de la possibilité de l'achat du Grand-Tronc par le Pacifique-Canadien. L'article 11 du chapitre 1 de 1884 stipule:

Le chemin de fer Canadien du Pacifique ne sera, non plus qu'aucun de ses embranchements, ni aucune ligne affermée par la compagnie ou sous son contrôle, en aucun temps fusionné avec le chemin de fer du Grand-Tronc, ou aucun de ses embranchements, ni avec aucun embranchement loué par la compagnie du Grand-Tronc, ou sous son contrôle; et cette fusion à l'effet de faire un fonds commun de gains ou de recettes de ces deux chemins de fer ou de leurs embranchements ou aucun d'entre eux ou d'aucunes lignes ou parties de lignes de chemin de fer louées par lesdites compagnies ou l'une ou l'autre d'entre elles ou sous le contrôle de l'une ou l'autre, et telle fusion et tel arrangement seront absolument nuls. Néanmoins, cette disposition ne s'étendra pas aux conventions de trafic ou de circulation faites du consentement du Gouverneur en conseil, ni n'empêchera l'acquisition par la compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique ou chemin de fer entre Québec et Montréal appelé le chemin de fer de la Rive-Nord.

Exception est faite pour le chemin de fer entre Québec et Montréal. L'article continue:

La cour Suprême du Canada aura juridiction pour faire exécuter les dispositions du présent article et pour en empêcher, par injonction ou autrement, toute infraction et pour punir toute contravention ou désobéissance à tout ordre, décret ou jugement de la cour à cet égard, et à cet effet elle aura tous les pouvoirs tant en droit commun qu'en équité d'une cour Supérieure de première instance.

C'est ainsi qu'en 1884, le Pacifique-Canadien fut immobilisé à cet égard. Mais le ministre des Chemins de fer, que hante cette crainte de l'accaparement du Grand-Tronc par le Pacifique-Canadien, a fait adopter, par le Parlement une loi sur les chemins de fer, l'an dernier. C'est le chapitre 28 de la dernière session. L'article 147 de cette loi stipule:

Sauf tel qu'autrement prévu en la présente loi ou dans la loi spéciale, nulle compagnie ne peut directement ou indirectement employer une

partie quelconque de ses fonds à l'achat de ses propres actions, non plus qu'à l'acquisition d'actions, d'obligations ou d'autres valeurs émises par une autre compagnie de chemin de fer, ni à l'acquisition de quelque intérêt dans ce capital, ces actions, obligations ou autres valeurs.

Le Gouvernement lui-même dit qu'il ne peut acquérir le Grand-Tronc par l'achat de ses valeurs; et si le Gouvernement ne peut faire cela, le Pacifique-Canadien ne le peut davantage devant l'interdiction de cet article 147 qui s'ajoute à la législation draconienne que j'ai relevée dans les statuts de 1884.

Il est encore d'autres articles de loi. Je ne les lirai pas, afin de ne pas retenir trop longtemps l'attention du Sénat; mais n'importe qui, s'intéressant à cette question, trouvera dans les articles 150 et 151 des dispositions se rapportant au cas d'un chemin de fer vendu à l'enchère. Si quelques particuliers achètent ce chemin de fer, ils doivent s'adresser au Gouvernement pour en obtenir l'autorisation de l'exploiter, et toute fusion doit s'assujétir à la juridiction de la Commission des chemins de fer. Il n'y a donc aucune espèce de risque que la compagnie du Pacifique-Canadien s'empare du Grand-Tronc sans la pleine connaissance et l'acquiescement du Parlement du Canada. Je m'excuse d'avoir à faire cette observation, mais je crois que cette menace que j'ai signalée inquiétait bien des esprits.

Le point dont je désire ensuite parler est celui que l'honorable leader de l'opposition a partiellement indiqué et qui se rapporte au fait que 1,600 milles du chemin de fer du Grand-Tronc se trouvent sur le territoire des Etats-Unis. Dès que nous atteignons la frontière internationale, nous laissons derrière nous nos lois canadiennes en ce qu'elles concernent non seulement nos personnes, mais aussi nos propriétés. L'honorable M. Rowell a expliqué à l'autre Chambre que, si le Gouvernement n'avait pas exproprié le Grand-Tronc, c'est qu'il n'avait aucun pouvoir d'exproprier une propriété sise aux Etats-Unis. Il semble se rendre assez exactement compte du fait, et rester indifférent aux effets que peut produire ce fait que ces 1,600 milles de chemin de fer sont d'abord assujétis à la juridiction du gouvernement de Washington, puis ensuite à la juridiction de sept, huit ou neuf Etats par lesquels le chemin de fer ou ses embranchements circulent et sont exploités. Le gouvernement central doit s'occuper du commerce entre les Etats, mais les Etats eux-mêmes ont absolu pouvoir de régler les taux des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer partant du territoire même de l'Etat ou y aboutis-

L'hon. M. ROSS.

sant. Il peut donc arriver que nous nous trouvions un jour en difficulté vis-à-vis du gouvernement central ou des gouvernements locaux.

Cependant, au-dessus de tout cela, se pose la question de savoir jusqu'à quel degré le peuple américain, aussi bien que le gouvernement fédéral et les gouvernements locaux des Etats-Unis acceptent la situation d'un gouvernement étranger s'emparant d'une aussi vaste propriété sur leur territoire. Les personnes qui n'ont pas fait d'études légales peuvent comprendre la gravité de cette situation en supposant un cas d'autre nature. Supposons que le gouvernement des Etats-Unis achète les actions et obligations du chemin de fer Pacifique-Canadien, renvoie ses directeurs et nomme à leur place cinq sujets américains pour diriger et administrer ce chemin de fer Pacifique-Canadien, ostensiblement dans l'intérêt du peuple canadien, mais en réalité et en définitive dans l'intérêt des Etats-Unis. Je vous le demande? N'y aurait-il pas un soulèvement de l'Atlantique au Pacifique? Sans doute, l'acquisition de 1,600 milles de chemin de fer n'est pas aussi considérable pour les Etats-Unis que le serait l'achat du Pacifique-Canadien pour le Canada; mais, aux yeux de certains Etats particuliers, cette acquisition de 1,600 milles de chemin de fer prend une importance qu'elle ne saurait prendre aux yeux des Etats-Unis tout entiers. Je n'ai pas la prétention de vous infliger un cours de droit international; mais je désire rappeler à plusieurs honorables sénateurs que le canal de Suez, qui fut construit par des puissances étrangères, reçut d'abord des concessions du khédive d'Egypte, lesquelles furent ratifiées par le sultan de Turquie, et que ce canal n'a pas été établi à cet endroit par des gouvernements étrangers, ni même par des citoyens étrangers, de par leur simple caprice. De même pour le canal de Panama. Le gouvernement des Etats-Unis ne put réussir à acquérir le territoire qu'il convoitait en Colombie; mais il possède là sa propre zone maintenant. Lorsque le chemin de fer de Bagdad fut construit par le gouvernement allemand, celui-ci dut obtenir des concessions du sultan de Turquie. De même pour le Syndicat persan pour la production de l'huile, dont la moitié des actions sont possédées par le gouvernement persan est aussi intéressé.

Je n'ai pas entendu dire qu'une correspondance ait été échangée entre le gouvernement britannique et celui de Washington au sujet de l'acquisition du Grand-Tronc par le Gouvernement canadien. Je crois qu'il

aurait dû y avoir de la correspondance, et s'il y en a eu, je crois que nous devrions être mis au courant de cette correspondance. On peut prétendre que nous sommes l'allié des Etats-Unis et que la guerre n'est pas encore terminée. Il est aussi vrai que l'un de nos chemins de fer parcourt une faible distance de l'Etat du Minnesota, et qu'un autre passe par le Maine; mais si cette intrusion donnait lieu à quelque complication, les chemins de fer qui en seraient la cause ne sauraient être considérablement affectés. Lorsque le Pacifique-Canadien transportait, de Toronto à Halifax, des troupes qui allaient combattre les Boers, nous n'avions pas la permission de les faire passer par le Maine. Elles passèrent par Sherbrooke, de là le Québec-Central les conduisait à Lévis, et de là l'Intercolonial les menait à Halifax. La même chose se répéterait demain, s'il le fallait; et s'il arrivait quelque chose au National-Canadien, les voyageurs et les marchandises pourraient être transférés au Pacifique-Canadien. Mais le Grand-Tronc a 1,600 milles de chemin de fer aux Etats-Unis. Aujourd'hui, nous sommes alliés, et le gouvernement américain exploite même temporairement quelques chemins de fer en notre pays; mais lorsqu'il aura fait remise de cette exploitation, et lorsque nous aurons cessé d'être des alliés, les considérations n'existeront plus. Le peuple américain est un peuple ami, et personne plus que moi n'admire son esprit d'entreprise, son énergie et sa bienveillance. Cependant, comme tout autre peuple au monde, il contient des éléments brouillons qui seraient trop contents de susciter des embarras entre le gouvernement de Washington et celui de la Grande-Bretagne, ou entre le Gouvernement canadien et ceux des divers Etats américains.

Une autre chose doit être prise en considération. Nous savons tous ce qui se produisit, aux Etats-Unis, sous la présidence de M. Cleveland, et mes honorables collègues se rappellent combien ce président était dictateur. Le même cas peut se répéter. Nous pouvons compter 99 p. 100 d'amis aux Etats-Unis, mais un président nanti de pouvoirs autocratiques et qui brigue les suffrages peut vous dicter ce que vous aurez à faire de vos voies ferrées.

Une autre difficulté peut surgir. Lorsque M. Gutelius fut nommé à la surintendance générale de l'Intercolonial, personne ne devait intervenir dans son administration et il devait faire litière de toutes les considérations politiques. Il supprima deux trains de l'Intercolonial, l'un qui faisait le service de Saint-Jean à Rothesay, l'autre

de Halifax à Bedford; il les supprima pour la raison qu'ils n'étaient pas profitables. Ils ne rapportaient pas de profits, mais ils étaient en circulation depuis nombre d'années et sur leur parcours un bon nombre de personnes avaient dépensé de l'argent à construire de jolies villes. Le résultat fut qu'en supprimant ces deux trains, M. Gutelius détériora toute la propriété sur le parcours de ces trains, et il dut rétablir ces trains en moins de trente jours. La même chose arriva sur un chemin de fer possédé et administré par le Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien supprima un train qui ne rapportait pas de bénéfices; mais en moins de trois semaines, la Commission des chemins de fer lui ordonna de remettre ce train en circulation.

Prenons maintenant le cas d'un chemin de fer en déficit — l'Intercolonial nous en fournit un bon exemple. Quelques-uns disent: "Qu'il élève ses taux et il comblera son déficit". D'autres disent que cela n'en vaudrait pas la peine. Il est vrai que ce ne serait que changer l'argent d'une poche à l'autre; vous combleriez le déficit; mais vous auriez à payer davantage pour le transport des voyageurs et des marchandises. Lorsque vous éprouvez un déficit et qu'il y a bénéfice à maintenir des taux trop bas, le bénéfice va seulement à quelques-uns et le déficit s'étend à la majorité. Mais il y a ceci à dire au sujet du déficit de l'Intercolonial: Si nous transportons des marchandises ou des voyageurs à des taux trop bas, il y a toujours des Canadiens, bien qu'en petit nombre, qui en profitent. Mais si vous prenez à votre charge ces 1,600 milles de chemin de fer qui se trouvent aux Etats-Unis et que vous les exploitez à perte, qu'arrivera-t-il? Le déficit devra se combler à même le fonds consolidé du revenu du Canada, et nous n'aurons pas une miette du confort que nous procure l'Intercolonial et que ses taux peu élevés assurent à un certain nombre de citoyens canadiens. Nous sommes dans cette situation: la population demeurant sur le parcours de ces 1,600 milles de chemin de fer aux Etats-Unis dira simplement: "Maintenez les taux aussi bas que possible; il ne nous importe aucunement que vous marchiez à votre perte; le peuple américain ne se ressentira jamais de votre déficit: si le Canada tient à payer le déficit de chemins de fer en banqueroute autant vaut pour lui de payer pour les chemins de fer qui circulent ici." Je ne dis pas que le gouvernement national des Etats-Unis, ou les législatures d'Etat adopteront une politique aussi mesquine; mais la nature humaine et l'égoïsme se ren-

contrent aux Etats-Unis comme ailleurs, et tout contribuera là-bas à faire baisser les taux des voyageurs et des marchandises. Si jamais l'on en arrive à la décision d'élever ces taux, vous verrez qu'un gouvernement étranger ne peut y réussir autant que le pourrait une compagnie étrangère. Vous ne vous trouverez pas même en aussi bonne posture que l'était le Grand-Tronc, parce que le Grand-Tronc avait ses entrées au Congrès de Washington et aux législatures locales, et qu'il avait aussi des combinaisons d'intérêts avec toutes les autres compagnies de chemin de fer. Il avait parfaitement le droit de faire de pareilles combinaisons, sans quoi il se serait trouvé dans le pétrin. Le Gouvernement canadien ne peut faire le guet dans les couloirs du Congrès, non plus que dans les législatures de huit ou neuf Etats. Il risquerait de faire expulser ses agents et de faire confisquer sa propriété. Le Grand-Tronc pouvait dire aux patrons de chemins de fer: "Nous n'avons qu'un fonds pour subsister et pour développer ce chemin de fer, et ce fonds est celui de nos recettes". Le Gouvernement du Canada ne peut alimenter ce fonds, car le peuple américain dirait: "Vous n'êtes pas ce qu'était le Grand-Tronc; employez d'abord vos recettes, quelles qu'elles soient; si elles ne vous suffisent pas et que vous ayez besoin d'argent, allez en prendre dans le fonds consolidé du revenu de votre pays. Vous avez payé \$25,000,000 de déficit en 1919, et vous pourrez avoir à payer une forte somme pour combler le déficit de vos recettes provenant de ces 1,600 milles de chemin de fer aux Etats-Unis. De toutes façons, vous n'êtes pas dans la position que l'était lui-même le Grand-Tronc aux Etats-Unis.

Le ministre de l'Intérieur a énoncé une politique relative à l'exploitation de ces chemins de fer. Cette déclaration est importante, et j'attire l'attention du Sénat sur cette déclaration du ministre de l'Intérieur relativement à cette politique. Il a dit:

C'est notre intention, en tant qu'ils possèdent un actif, de les acquérir tous; mais j'assure aux honorables messieurs que s'il se trouve, par exemple, quelque compagnie américaine qui, en tant qu'exploitation, n'intéresse que la population de là-bas et représente une charge plus qu'un actif, nous ne nous en embarrasserons pas.

En d'autres termes, le gouvernement canadien va éplucher le réseau du Grand-Tronc aux Etats-Unis; s'il trouve que quelques-uns de ces chemins de fer ne produisent pas de bénéfices, il va les laisser de côté; en d'autres termes encore, il va garder ce

qui lui sera avantageux, et mettre le reste au débarras. Je me demande si un ministre responsable voudrait aller aux Etats-Unis pour énoncer une politique pareille. Cette politique vous ne seriez pas capables de la suivre en notre propre pays trente jours durant; et vous auriez cependant, ici, pour vous appuyer, le sentiment de tout le peuple canadien, sans celui de l'infime proportion de population affectée par les chemins de fer que vous auriez l'intention de supprimer. Dans le cas que j'ai cité tout à l'heure, le gouvernement n'a pas pu suivre cette politique. Dire que vous irez aux Etats-Unis, où vous ne comptez pas un ami qui s'intéresse à la réduction de votre déficit, ou à l'augmentation de vos recettes, pour y suivre cette politique, équivaut simplement à dire que vous allez semer des difficultés tout le long de ces chemins de fer. Si quelqu'un essaie cette politique, le gouvernement du Canada peut sans aucun doute se préparer à de sérieux embarras avec le gouvernement de Washington et probablement avec plusieurs des législatures locales.

Je ne sais comment d'autres personnes estiment ces considérations. Pour ma part, cette question de l'extra-territorialité de ces 1,600 milles de chemins de fer suffira à me faire voter contre l'adoption du bill.

J'aborderai maintenant une des questions que j'ai dit qu'elles se rapportent au principe même du bill en tant que transaction financière, et c'est de savoir ce que nous obtiendrons en faisant l'acquisition de ce réseau du Grand-Tronc. J'ai pris note des déclarations du ministre de la Couronne, responsable au peuple (je ne m'occupe pas des allégations provenant des adversaires du gouvernement), et, sauf erreur, M. Meighen a déclaré que le gouvernement possède toutes les lignes de chemin de fer dont il a besoin, qu'il peut ainsi manutentionner trois fois plus de marchandises qu'il n'en manutentionne, et que ce qu'il cherche maintenant, c'est, premièrement, du trafic, a-t-il dit d'abord, puis il s'est corrigé pour dire que c'est du trafic d'entier parcours, ce qui est sans doute ce qu'il voulait dire en premier lieu; car l'acquisition du Grand-Tronc devra nous procurer un plus grand nombre de voies ferrées. Mais nous ne multiplierons pas les tonnes de fret ni le nombre de voyageurs; et si nous enlevons les chargements du Grand-Tronc pour les transférer sur les chemins de fer du gouvernement, le Grand-Tronc se trouve tout simplement privé d'autant. Je ne vois pas en quoi vous y gagnez. Je suppose que le Gouvernement élabore une

L'hon. M. ROSS.

combinaison et dise que cela favorise l'entier parcours; mais cela n'a aucun rapport avec ce qui nous occupe. Il ne pourra rien enlever au Grand-Tronc à l'est de Chicago sans diminuer les recettes du Grand-Tronc. Si le Grand-Tronc a des chargements destinés à un endroit au delà de Chicago, peut-être deux fois plus loin que de Sarnia à Chicago, il pourra subir une perte sur le transport de Sarnia à Chicago, et se rattrapper sur une double distance au delà de Chicago en transférant ces chargements au réseau canadien. Mais j'insiste sur ce point qu'il n'y a pas de faveurs dans le transport par chemin de fer. Lorsque le Grand-Tronc prend, à Chicago, des marchandises qui doivent être expédiées à un endroit, disons de la côte de Pacifique, il fait un choix et s'entend aussi avec les compagnies concurrentes. Il leur dira: "Si je me charge de vos expéditions vers l'Ouest, voudriez-vous me donner une part de votre fret pour l'Est pour le transporter depuis Chicago jusqu'à la côte de l'Atlantique?" Enlevez du Grand-Tronc l'avantage que lui procurent ses chargements arrivant à Chicago à destination de l'Ouest, et vous perdrez le fret à destination de l'Est qu'il obtient en échange. Indépendamment de la question du Pacifique-Canadien, cela semble la seule raison invoquée en faveur de l'acquisition de ce chemin de fer qu'il allait nous procurer du fret d'entier parcours. J'ai à redire que cette considération, qui constitue la pierre angulaire de tout le projet, n'est point fortifiée par les états provenant des livres du Grand-Tronc qui nous montreraient ce que doit être ce fret d'entier parcours. Je ne connais pas de raison plus impérieuse, pour différer l'adoption de ce bill, que la nécessité de vérifier, par des experts et en examinant les livres du Grand-Tronc, les inscriptions susceptibles d'établir le fondement de cette prétention. Notez le bien, en effet, vous assumez de très grosses responsabilités et vous vous engagez pour plusieurs millions, et à moins de reposer sur une base solide, tout votre projet culbutera. Je ne conçois aucune réponse à cette question, bien que le fret sur long parcours sera, peut-être, plus considérable que je ne le pense.

Le fret d'entier parcours donne lieu à une autre considération. Nous avons un chemin de fer transcontinental. Allez-vous enlever le fret du Grand-Tronc et aménier ce chemin de fer, et en même temps allez-vous aménier aussi le Transcontinental? Les marchandises européennes peuvent arriver à Halifax ou à Saint-Jean en hiver, ou à Québec en été, et se rendre à la côte du

Pacifique par la voie du Transcontinental et des chemins de fer du Gouvernement. Mais allez-vous établir une nouvelle route, en abandonnant le Transcontinental et en passant par Toronto, Montréal et Portland? Cette ligne sera-t-elle une ligne de tronc, et vous proposez-vous de développer la cité de Portland aux dépens de l'Est canadien, en abandonnant toutes les têtes de ligne que vous possédez ici, et même en abandonnant le Transcontinental?

Je voudrais ensuite parler de l'arbitrage. Honorables messieurs, vous verrez, à la lecture de ce bill, que trois hommes seront chargés d'établir la valeur du chemin de fer dont vous allez faire l'acquisition. Il y a autant de manières de déterminer la valeur d'une propriété de chemin de fer qu'il y en a, à ce que l'on dit, pour tuer un chat. Vous pouvez établir la valeur sur le prix de revient, en défalquant la dépréciation. Vous pouvez encore établir cette valeur sur le prix que vous auriez à payer pour la remplacer de nos jours, ou ce que l'on désigne sous le nom de valeur de remplacement, ou vous pouvez considérer cette valeur comme celle d'un tout complet. Enfin, vous pouvez l'établir de mille autres manières, à la manière, par exemple, d'un boucher qui achète un bœuf. "Qu'est-ce que vaut la chose, et qu'est-ce que j'en pourrai tirer? En pourrais-je tirer quelque chose?" S'il n'y voit aucun profit à réaliser, il ne l'achètera pas, car c'est sans valeur. On demande à ces arbitres de déterminer la valeur du Grand-Tronc, mais le problème est plus compliqué. Comme vous en jugerez en vous référant à la page 1636 du Hansard, le ministre de l'Intérieur a un mot à dire sur la détermination de la valeur. M. Maharg a posé la question suivante au ministre:

Pourrais-je demander de quelle façon l'on arriverait aujourd'hui à ce chiffre excessif? Les arbitres vont-ils établir la valeur actuelle de la propriété et en soustraire ensuite la somme des obligations?

L'honorable M. Meighen répondit:

Je répondrai non, certainement, car si vous présumez qu'il en coûterait tant pour remplacer le chemin de fer, cela ne signifie pas que le chemin de fer doit être remplacé. Je croirais absurde, de la part des arbitres, de procéder de cette façon. En tout cas, nous ne dictons pas de ligne de conduite aux arbitres.

J'attache beaucoup d'importance à cette déclaration. Je ne vois pas pourquoi nous ne dictions pas aux experts, en langage clair et précis, l'obligation d'énoncer les principes d'après lesquels ils seront priés d'établir une évaluation. Au surplus, je ne vois pas pourquoi nous ne dictions pas

aux experts qu'ils ne doivent tenir aucun compte de certaines considérations qu'on a fait valoir, telles que celles de la valeur résultant de l'avance que le chemin de fer a pu prendre, ou de ses perspectives d'avenir. Enfin, nous devrions fixer aux arbitres la date à laquelle l'évaluation doit s'effectuer. M. Meighen dit:

En tout cas, nous ne dictons rien du tout aux arbitres, pas plus que nous n'avons fait dans toute notre législation d'expropriation, c'est aux arbitres à dire quelle est la valeur commerciale du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. En tenant compte de tout, quelle est sa valeur commerciale?

En tenant compte de tout, dit-il; voilà le principe qu'il établit. Il y revient à la page 1637, où il dit:

D'abord, permettez-moi de le redire: nous n'imposons aucune règle aux arbitres; si nous commençons de cette façon, nous allons certainement nous mettre dans l'embarras.

Je ne vois pas pourquoi il se mettrait de ce fait dans l'embarras. Mais revenons aux pages 1126 et 1127. Voilà le principe que M. Meighen établit au sujet de l'évaluation des dommages du Grand-Tronc. Il dit:

De sorte qu'il n'est que juste que si nous faisons l'acquisition du Grand-Tronc, cette acquisition doit être effectuée dans les mêmes conditions que celles d'avant-guerre, et rien de ce qui peut être fait pour maintenir seulement ces conditions ne saurait être estimé injuste pour le pays ou pour le Grand-Tronc.

Vous vous êtes mis dans cette situation qui, telle que je la vois, manque absolument de fondement: au lieu de mettre l'actionnaire du Grand-Tronc sur le même pied que je me trouve moi-même par rapport à mes affaires commerciales, vous le traitez comme vous l'auriez traité en 1913, durant la période qui a précédé la guerre et qui a précédé l'état de choses provoqué par la guerre: vous le traitez comme vous l'auriez fait avant l'effroyable augmentation des salaires et du coût des matières premières. Il est remis dans la situation dans laquelle il se trouvait en 1913, puis alors il est tenu compte de tout"; et M. Meighen déclare que ce procédé serait juste

L'honorable M. BELCOURT: En mettant de côté la dépréciation de cinq années.

L'honorable M. ROSS: Oui, en laissant tout cela de côté. Voilà votre position. Songez maintenant que cette déclaration vient d'un ministre de la Couronne. Or, vous aurez un conseil d'arbitres pour régler cette affaire, et ces arbitres ne sauraient ignorer, ni oublier, ni négliger cette déclaration.

L'hon. M. ROSS.

L'honorable M. GORDON: L'honorable sénateur me permettrait-il de lui poser une question?

L'honorable M. ROSS: Certainement.

L'honorable M. GORDON: L'honorable sénateur déclare-t-il que la date sera reportée à l'année 1913?

L'honorable M. ROSS: Oui.

L'honorable M. GORDON: Pour l'arbitrage?

L'honorable M. ROSS: L'arbitrage doit s'effectuer sur le pied de 1913.

L'honorable M. MURPHY: Cela se peut.

L'honorable M. ROSS: M. Meighen dit plus encore:

De sorte qu'il n'est que juste que si nous faisons l'acquisition du Grand-Tronc, cette acquisition doit être effectuée...

"...doit être effectuée" et non pas "peut être effectuée"...

...doit être effectuée dans les mêmes conditions que celles d'avant-guerre.

L'honorable M. LYNCH - STAUNTON: Mais le ministre ne fixe pas la date de 1913?

L'honorable M. ROSS: Non, mais vous trouverez cette date en d'autres endroits, plus au début de la discussion du même sujet. Il prend l'année 1913.

L'honorable M. GORDON: C'est l'année où le Grand-Tronc a payé les plus forts dividendes depuis 1906.

L'honorable M. ROSS: Oui. Il fait l'historique de ces années. Je n'ai pas lu cela. Mais voici ce que j'en dis: Je puis me trouver dans une situation analogue à celle du Grand-Tronc; en fait je suis dans une situation analogue. La somme affectant mon cas peut être ridiculement infime; mais le principe reste le même, et le placement de \$10,000 dans une compagnie peut mettre un principe à l'épreuve aussi bien que le pourrait faire un placement de \$10,000,000. Si l'on devait m'enlever les quelques actions que je possède, par exemple, dans une compagnie de tramway, et que la valeur dût en être déterminée, je n'aurais pas la faculté de dire: "Oh, reportez-moi à l'époque qui a précédé la guerre, en 1913, l'année où je touchais 7 p. 100 de dividende". On me répondrait: "L'exploitation s'est faite durant les quatre dernières années sans produire aucun dividende, et il peut encore s'écouler quatre années avant que vous touchiez un dividende; vous ne pouvez donc pas invoquer l'année 1913".

Je sais que tout cela est ambigu; mais cette question est tellement importante que je ne crois pas que le Parlement doive consentir le moins à ce bill avant de voir le traité qu'il comporte, car chaque mot a son importance. La tournure d'un mot peut vous coûter un million de dollars. Nous voudrions aussi que le traité définisse avec précision l'objet de l'arbitrage. Nous voulons dire aux actionnaires anglais: Vos dommages seront évalués sur le pied que seraient évalués les dommages subis par un citoyen du Canada". Si le citoyen canadien se présentait devant un tribunal de quatre arbitres pour faire déterminer la valeur de sa propriété, il ne serait pas question de déterminer la valeur que cette propriété avait en 1913, ou qu'elle aura en 1940, mais le prix que consentirait à payer un homme d'affaires, ou une compagnie désirant acheter cette propriété et ayant de l'argent pour l'acheter. Cette base d'arbitrage devrait être établie affirmativement, et elle devrait l'être aussi négativement. C'est-à-dire que le principe de l'arbitrage devrait être défini et que, pour plus de sécurité, les considérations à écarter devraient être aussi clairement définies. Nous devrions déclarer: "Nous éliminerons la valeur future; de plus, vous devez prendre en considération toutes les conditions, y compris la guerre et la dépréciation de la valeur de la propriété." Il est déraisonnable de laisser les citoyens canadiens sans revenu convenable, comme se trouvent des milliers d'entre eux — hommes, femmes et enfants, — puis de se démener pour organiser une évaluation qui procurera des dividendes à bon nombre d'actionnaires anglais qui ne devraient pas être traités d'autre manière que les nôtres; mais que seront cependant soulagés de tous les embarras que l'état de guerre leur aura suscités.

Il est un autre point que je désirerais signaler. C'est la déclaration faite par le ministre des Chemins de fer. A la page 1064, première colonne, vous trouverez la déclaration suivante du ministre des Chemins de fer:

Les arbitres prendront sans doute en considération que le Grand-Tronc a été le pionnier des chemins de fer au Canada; et s'ils estiment, comme je l'estime moi-même, que c'est le désir du peuple canadien de traiter généreusement les actionnaires du Grand-Tronc, les arbitres ne se montreront pas trop rigoureux dans leur adjudication.

Je considère que, dans la bouche d'un ministre des chemins de fer, ces paroles nous exposent à bien des périls. Comprenez-vous pourquoi j'insiste, peut-être au risque de vous lasser, sur la façon qu'on indique

pour traiter avec le Grand-Tronc; et pour quoi je demande à savoir sur quel pied doit être mis le Grand-Tronc — sur le pied de son contrat, ou autrement. Si vous alliez acheter une ferme dans les concessions forestières de l'Ontario et que le fermier vous demandait d'ajouter à votre estimation de la propriété la considération que son grand-père fut un pionnier qui défricha ces forêts, vous prendriez ce fermier pour un fou.

Sa déclaration témoigne que le ministre de l'Intérieur n'a pas une idée très claire sur ce que doit être le principe de l'arbitrage. En pratique, il dit: "Nous n'allons rien dicter aux arbitres; c'est une affaire qu'ils régleront à leur fantaisie, en se basant sur la période qui a précédé la guerre et en tenant compte de tout." Puis il rejoint le ministre des Chemins de fer qui dit que les arbitres peuvent tenir compte, que sans doute ils tiendront compte, du fait que le Grand-Tronc fut un pionnier. Les intéressés du Grand-Tronc estiment que nous avons mis trop de confitures sur le pain du Pacifique-Canadien; ils s'attendent maintenant à toucher \$100,000,000, ou \$150,000,000, parce que leur chemin de fer est un pionnier. Je crois que cette déclaration ne doit aucunement entrer en ligne de compte dans l'évaluation.

Nombre d'autres points se soulèvent; mais je n'en parlerai pas au Sénat.

L'honorable M. DAVID: Allez, allez!

L'honorable M. ROSS: Il importe d'examiner le plan alternatif, car la correspondance contient le germe d'un plan alternatif. Mais d'autres honorables sénateurs de mon côté doivent en parler, et je croirais mal vous servir que de traiter un sujet dont d'autres parleront mieux que je ne saurais le faire.

Puis vient la question de la dette publique et de la situation financière actuelle du pays, ainsi que de l'inopportunité de nous occuper d'une pareille affaire à une pareille époque, même si cette affaire était avantageuse. Ce point sera aussi discuté avant la clôture du débat. Je ne doute pas que vous entendiez aussi quelques considérations sur la théorie de la propriété d'Etat. Mon idée là-dessus, c'est que vous avez à peu près le plus joli projet de nationalisation qu'il vous sera jamais possible de trouver. La Commission des chemins de fer a juridiction dans les questions de tarifs, de têtes de ligne et le reste; au fait, les chemins de fer ne peuvent faire grand chose sans le consentement de cette Commission. L'idée d'appuyer ce bill pour le motif qu'il comporte une acquisition par le Gouverne-

ment, me paraît assez absurde et assez inutile.

Ce bill doit avoir un autre effet que j'ai déjà fait prévoir et qui doit affecter l'unification du Canada. En supposant que ce bill soit adopté et que vous soustrayez le chemin de fer à la politique, vous allez provoquer, dans la politique même, un attrapage entre Halifax, Saint-Jean et Portland, auquel prendront part plusieurs gouvernements. Si la route de Portland l'emporte sur les autres, et si les têtes de ligne d'Halifax et de Saint-Jean sont négligées, vous verrez que votre entreprise destinée à unir le Canada vous reculera plutôt à l'époque où nos provinces étaient séparées l'une de l'autre et constituaient pratiquement des pays distincts.

Un autre point. Ce bill nous donne assez clairement l'impression que le Gouvernement du Dominion assumera toute la responsabilité des garanties données par les différentes provinces. Chacun des subsides insensés qui furent votés de l'Atlantique au Pacifique par les gouvernements provinciaux est maintenant assumé et devra être payé par le Gouvernement du Dominion. On n'a pas dit qu'il doit en être ainsi; mais je me suis donné du mal pour comprendre le ministre de l'Intérieur, et j'ai fini par me rendre compte que l'opération doit se faire comme je l'ai dit. Il vaudrait mieux qu'une fois pour toutes le Gouvernement fasse cette déclaration et laisse les provinces de côté pour leur permettre de rétablir leurs finances, et qu'il adopte quelque législation pour empêcher dorénavant cette façon de procéder.

Dès lors, il se peut qu'aient droit à quelque compensation les provinces qui n'ont pas perdu la tête et qui n'ont point souscrit à ces subsides insensés. Pour ma part, je ferais bon accueil à une demande de la province de Québec, ou du Nouveau-Brunswick, à l'effet d'obtenir quelque indemnité pour avoir à contribuer maintenant aux taxes destinées à couvrir ces subsides absurdes votées, par exemple, par la Nouvelle-Ecosse — et la Nouvelle-Ecosse n'a guère fait pis que l'Alberta, ou la Colombie-Britannique. Si Québec a su prendre soin de ses affaires, pourquoi n'aurait-il pas droit à une indemnité? Mais comment cette indemnité pourrait-elle s'obtenir? Je n'en sais rien.

Il faudra élucider un autre point si ce bill est adopté, et c'est celui de l'impôt municipal. Le Grand-Tronc a payé des taxes aux municipalités. Je n'ai pas sous la main le chiffre de ces taxes; peut-être d'autres honorables sénateurs l'auront-ils. Ce montant représente \$700,000, ou \$800,000 au

L'hon. M. ROSS.

moins. Le Gouvernement faisant l'acquisition du Grand-Tronc, les municipalités perdront le fruit de ces taxes, puisque le chemin de fer devient propriété de la Couronne. Le Gouvernement doit se décider à l'une ou l'autre de deux choses. Je crois que l'on a commencé à faire entendre que la propriété du Grand-Tronc restera soumise aux taxes municipales. C'est cependant une propriété de la Couronne, et si cette propriété reste soumise à la taxe, elle devra subir le même sort dans d'autres municipalités. Si, d'autre part, cette propriété n'est pas soumise à la taxe, votre législation devient spéciale autant que locale et injuste, et la seule législation qui soit durable est celle qui rend justice à tous.

Avant de soumettre la motion que je veux présenter, je désire souligner la déclaration que j'entends faire presque partout et qui a été formulée par le président du Conseil privé. Il a dit que si le bill ne passait pas maintenant, les adversaires de ce bill pourraient s'organiser pour tuer le projet. Le président du Conseil me semble avoir donné là une excellente raison pour retarder la prise en considération du bill. Il avoue que les adversaires du projet n'ont pas d'organisation. Le travail s'organise, la tempérance s'organise, les réformateurs de la morale s'organisent, même les entrepreneurs de pompes funèbres s'organisent dans la Nouvelle-Ecosse. Ils s'approprient en nommant des dignitaires et en faisant un banquet, et ils adoptent par résolution un mémoire qu'ils adressent au Gouvernement du Dominion pour qu'il défende les obsèques en mer. Je ne vois pas pourquoi les adversaires de cette mesure, tout comme d'autres catégories d'intéressés, n'auraient pas l'occasion de s'organiser. Je ne vois pas pourquoi ils n'auraient pas le loisir de se lever tous, de se compter et d'adresser au Parlement un mémoire exprimant leurs vues. Cette raison vaut autant que toutes celles qui ont été invoquées. Bien qu'il soit vrai que cette question ait été soulevée depuis plus d'un an, et que l'acquisition du Grand-Tronc ait donné lieu à quelque discussion, et je m'en souviens comme si c'était d'hier, je n'en ai cependant plus entendu parler que l'autre jour où la question fut présentée à la Chambre des communes. Quand même j'en aurais entendu parler, comment le simple citoyen, l'avocat à son étude, le médecin à son cabinet, ou le marchand à son magasin aurait-il pu étudier une affaire de cette importance et dont tous les éléments restent dans les bureaux du Grand-Tronc, ou dans ceux du Gouvernement. De-

puis combien de temps le livre bleu a-t-il été publié? Nous ne l'avons pas vu de l'été.

Malgré tout, si le gouvernement britannique et le Gouvernement canadien peuvent élucider la question de relations internationales; si le Gouvernement nous présente des faits démontrant que l'acquisition de ce chemin de fer nous procurera le trafic d'entier parcours qui nous manque et que ce trafic nous remboursera du prix que nous paierons, je serai encore disposé à faire la moitié du chemin. Mais dans l'état actuel des choses, je refuse absolument de consentir à l'adoption de ce bill avant d'avoir obtenu beaucoup plus de renseignements que nous n'en avons obtenu, et avant qu'aient été élucidées les questions que j'ai mentionnées. Il n'y a pas lieu d'agir avec précipitation. Le Grand-Tronc est pourvu jusqu'à l'hiver prochain. Comme le ministre de l'Intérieur l'a dit, si les choses vont de mal en pis, les porteurs de débetures pourront s'emparer du chemin de fer et l'exploiter, et remettre le surplus à qui le surplus est dû. Ce pourrait aussi n'être pas une mauvaise affaire pour le Grand-Tronc que d'être mis sous séquestre. Pratiquement tous les chemins de fer américains l'ont été; mais il ne me souvient pas que le New-York-Central soit jamais tombé entre les mains d'un séquestre.

L'honorable M. BEIQUE: Ni le Pennsylvania...

L'honorable M. ROSS: Non, le Pennsylvania non plus. Mais pratiquement tous les autres ont déjà été mis sous séquestre et en ont profité pour s'améliorer. Nous pourrions nous occuper de ce bill à une autre session du Parlement, alors que nous aurions plus de renseignements et que le peuple canadien aurait pu exprimer son sentiment. Je crois qu'un courant d'opinion grossit contre ce bill. Bien qu'un grand nombre de citoyens favorisent la nationalisation, ils ne sont cependant pas disposés à sacrifier n'importe quoi pour cette politique. Ils veulent savoir ce que cela leur coûtera, et tous ont le droit de se faire entendre.

Je regrette, honorables messieurs, d'avoir si longtemps retenu votre attention. Je me suis cependant efforcé d'être aussi bref que possible. J'ai l'honneur de proposer, appuyé par l'honorable sénateur de Sydney (l'honorable M. McLennan):

Que le bill 33 ne soit pas lu maintenant pour la deuxième fois, mais que l'étude de ce bill soit différée à la prochaine session du Parlement.

L'honorable GEDEON ROBERTSON: Honorables messieurs, en prenant la parole

sur le sujet qui nous occupe, me serait-il permis de féliciter le leader de l'opposition de l'attitude qu'il a prise ce matin en déclarant que ce sujet est de ceux que nous devrions discuter, plutôt que de dissenter sur les causes qui ont amené l'état de choses actuel. L'honorable sénateur n'a pas seulement fait preuve de sagesse, mais aussi de discrétion, car il a pris le moyen le plus facile et le plus diplomatique de se soustraire à l'embarras de répondre aux arguments du représentant du gouvernement.

J'essaierai brièvement, honorables messieurs, de fournir quelques renseignements sur les points qui ont fait l'objet de questions ou de suggestions. L'honorable leader de l'opposition s'est demandé, ce matin, en quel état se trouve actuellement la propriété matérielle du Grand-Tronc, et il a formulé quelques critiques sur le manque d'informations à cet égard. Il serait donc opportun de fournir au Sénat des renseignements qui peuvent être tenus pour authentiques et qui montreront en quel état se trouve actuellement le chemin de fer du Grand-Tronc. A cette fin je me propose de lire un rapport daté du 26 octobre 1919, soumis par M. George A. Mountain, ingénieur en chef de la Commission des chemins de fer du Canada.

L'honorable M. THOMPSON: A qui ce rapport est-il adressé?

L'honorable M. ROBERTSON: A la Commission des chemins de fer. Il est adressé à M. Cartwright, secrétaire de la Commission, et se lit comme suit:

J'ai quitté Toronto dans la matinée du 21 et j'ai inspecté la ligne principale du Grand-Tronc jusqu'à Sarnia, et je suis revenu à Komoka en faisant l'inspection de la ligne depuis Komoka jusqu'à Windsor. Je me suis rendu compte qu'ont été observés pour la plupart les prescriptions formulées dans mon rapport et qu'elles ont été dépassées dans certains cas, particulièrement dans le cas de traverses, et je dois dire que mes recommandations ont été exécutées dans une proportion de 95 p. 100.

C'est-à-dire que les travaux indiqués par la Commission comme nécessaires pour mettre le chemin de fer en bon état ont été complétés dans une proportion de 95 p. 100 sur cette partie de la ligne. Le rapport poursuit:

Dans quelques cours de garage, les traverses ont besoin d'être renouvelées, mais ce travail a naturellement été laissé pour la fin, toute l'équipe ayant d'abord été employée aux travaux à exécuter sur la ligne principale, entre les stations, ce qui était la bonne manière de procéder.

L'honorable M. BELCOURT: Le rapport dit que la Commission a ordonné certains travaux. Mon honorable ami pourra-t-il

nous dire à quelle époque cet ordre a été donné?

L'honorable M. ROBERTSON: Je n'en ai pas été informé. Il semble qu'une inspection préalable ait été faite.

L'honorable M. BELCOURT: Ce que je désirerais savoir c'est la date à laquelle ces améliorations devaient être exécutées, d'après l'ordre donné.

L'honorable M. ROBERTSON: Je tâcherai d'obtenir ce renseignement pour l'honorable sénateur. (Lisant):

Le mercredi, 22, je suis parti pour Windsor et j'ai parcouru la section connue sous le nom de division Sud de la ligne, sur laquelle circulent les trains rapides du chemin de fer Wabash. Cette ligne passe par Saint-Thomas et se rend à Fort-Erié. J'ai constaté que les indications contenues dans mon rapport avaient été observées. Ces travaux répondent au mémoire de M. Simmons en date du 4 juillet 1919, qui fit la première inspection de cette ligne. La compagnie a terminé les travaux qu'elle avait convenu de faire, et la ligne est, à mon avis, en très bon état d'entretien.

Quittant Fort-Erié dans l'après-midi du 22, je me suis rendu à Niagara-Falls. Cette ligne est de première classe; on y a mis un nombre considérable de nouveaux rails, de nouvelles traverses et du nouveau ballast.

J'ai quitté Niagara-Falls le matin du 23 et j'ai fait de jour l'inspection jusqu'à Hamilton, et puis de Toronto jusqu'à Coteau-Junction. Tous les besoins de cette ligne sont indiqués dans mon rapport du 18 juin, et je puis dire que la compagnie a subvenu à plus de 90 p. 100 de ces besoins, et je n'ai aucun doute que tout sera terminé pour le 15 novembre.

Puis-je faire remarquer à mon honorable ami d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt) que juin est la date indiquée comme étant celle du rapport précédent?

L'honorable M. BELCOURT: De cette année?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami pourrait-il nous procurer ce rapport?

L'honorable M. ROBERTSON: J'essaierai. (Lisant):

Les seuls travaux restant à exécuter sont ceux de quelques-unes des cours, comme à Prescott, qui ont besoin d'un renouvellement de traverses, et en certains endroits des ancrs de rails doivent être posés. Les ancrs sont déjà arrivées sur le terrain.

A mon arrivée à Coteau, la nuit m'empêcha d'inspecter la voie de Montréal à Coteau. Je me suis rendu à Montréal pour en revenir de jour et j'ai inspecté la ligne Montréal-Ottawa. J'ai trouvé cette ligne en parfait état, bien ballastée, avec de nouvelles traverses et de nouveaux rails aux endroits où la compagnie avait promis de faire ces renouvellements. Je crois que le Grand-Tronc s'est conformé pratiquement à tout ce qu'il avait convenu de faire, et ces travaux ont mis sa ligne en bon état d'entre-

L'hon. M. BELCOURT.

tien. Il n'y a pas de raison qui empêche cette ligne d'être maintenue en bon état.

Votre dévoué,

(Signé): Geo. A. Mountain,
Ingénieur en chef.

Je soumetts ces renseignements pour répondre à la question posée ce matin par l'honorable leader de l'opposition.

L'honorable M. GORDON: Le ministre pourrait-il nous dire combien de temps M. Mountain a consacré à la préparation de ce rapport, et combien de milles il a parcourus dans cette inspection?

L'honorable M. ROBERTSON: Je ne pourrais répondre à cela sans référence. Le rapport décrit cependant en détail la route à laquelle il se rapporte. De Toronto à Saranac, retour à Komoka, de Komoka à Windsor, de Windsor à Fort-Erié, de Fort-Erié à Niagara-Falls, de Niagara-Falls à Toronto par voie d'Hamilton, de Toronto à Montréal et de Montréal à Ottawa. Ce rapport couvre ce que l'on appelle communément les lignes principales du Grand-Tronc dans la province d'Ontario.

L'honorable M. GORDON: A-t-il parcouru la ligne du Canada-Atlantic d'Ottawa à Parry-Sound, ou celle du Grand-Tronc depuis Toronto jusqu'à North-Bay?

L'honorable M. ROBERTSON: Pas dans cette inspection, à ce qu'il paraît. Avant de formuler quelques remarques générales sur le sujet qui nous est soumis, je désirerais toucher brièvement, tandis que j'y pense, à quelques-unes des observations de l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable M. Ross) qui vient de parler. Une question qui paraît inquiéter dans une certaine mesure l'honorable sénateur est celle de savoir quelles conséquences devront surgir de l'accapement, par le Gouvernement canadien, d'un certain nombre de milles de chemin de fer aux Etats-Unis. Il ne me semble pas y avoir lieu d'appréhender un désastre si nous nous rappelons seulement qu'à l'heure actuelle, le gouvernement des Etats-Unis exploite 2,002 milles de chemin de fer au Canada, sans que le Gouvernement ou le peuple canadien soulève la moindre objection. A titre de détenteur des actions de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord, le Gouvernement canadien exploite aujourd'hui de 200 à 300 milles de chemin de fer aux Etats-Unis sans avoir encore provoqué une protestation, ou une intervention du gouvernement américain, si ce n'est qu'en se chargeant du contrôle et de l'exploitation des chemins de fer des Etats-Unis, il a spécifiquement exclu cette

partie de chemin de fer que le Gouvernement canadien possède et exploite. Il a dit qu'il ne voulait pas s'en mêler; il lui agréait que nous en faisons nous-mêmes l'exploitation. J'ai moi-même discuté ce point avec le directeur des chemins de fer des Etats-Unis, à Washington, en mai 1917, en ce qu'il affectait les employés de chemins de fer auxquels je m'intéressais directement à cette époque.

L'on s'est également demandé ce qu'il arriverait au sujet des taux, le contrôle des tarifs appliqués aux lignes circulant aux Etats-Unis échappant au pouvoir, ou à la juridiction de la Commission des chemins de fer ou du Gouvernement canadien. Il me semble, honorables messieurs, que l'on peut présumer avec assez d'assurance que la Commission du commerce entre les Etats-Unis n'exercera, et ne pourrait, d'ailleurs, exercer aucun favoritisme au détriment d'un chemin de fer particulier pouvant faire du trafic entre les Etats; et nous pouvons compter que cette Commission traitera les lignes du Grand-Tronc, comme on les appelle maintenant aux Etats-Unis, exactement de la même manière qu'elle traitera tous les autres chemins de fer circulant entre les Etats. Nous devons être assez prêts à courir notre chance pour faire, sur cette base, de la concurrence aux autres compagnies.

L'honorable sénateur de Middleton (l'honorable M. Ross) a de même fait allusion aux commissions des chemins de fer des divers Etats. En chaque Etat se trouvent d'autres lignes de chemins de fer tombant sous la juridiction de ces commissions, et je crois que nous pouvons, avec une égale assurance, présumer que ces commissions traiteront nécessairement cette ligne de chemin de fer exactement de la même manière et sur le même pied que toutes les autres lignes tombant sous leur juridiction. Il n'y a pas lieu de nous inquiéter à ce sujet.

La portion du réseau du Grand-Tronc qui se trouve aux Etats-Unis n'a pas rapporté de profits jusqu'à présent, a-t-on dit, et par conséquent nous ne devrions pas nous charger d'une entreprise désavantageuse dans un pays étranger. La déclaration n'a pas été faite en ces termes exactement, mais c'est le sens que l'honorable sénateur a voulu donner à ses remarques. Si je ne me trompe, il a été déclaré à la Chambre des communes que le déficit présumé sur ces voies américaines du Grand-Tronc s'élève à environ \$1,632,000. Je n'ai pas les états par écrit, mais je suis informé qu'il est aussi vrai de dire que les profits provenant des opérations commerciales américaines sur la portion canadienne du

réseau du Grand-Tronc ont produit un bénéfice net variant de \$15,000,000 à \$16,000,000, et que la réalisation de ce bénéfice revient au trafic de Sarnia à Island-Pond (Vermont) sur la ligne principale du Grand-Tronc. En sorte qu'un léger déficit de la ligne située aux Etats-Unis et qui sert à obtenir le trafic à destination de Portland, constitue en réalité un actif plutôt qu'une charge.

L'honorable M. BELCOURT: Sur quoi vous appuyez-vous pour affirmer cela?

L'honorable M. ROBERTSON: J'essaierai de prouver ce renseignement un peu plus tard, si mon honorable ami le désire.

L'honorable M. McLENNAN: Puis-je demander à l'honorable ministre, à ce propos: Les opérations ne produiraient-elles pas la même proportion de bénéfices sur les lignes des Etats-Unis que sur celles du Canada?

L'honorable M. ROBERTSON: C'est sur le nombre de milles parcourus que les recettes se déterminent; probablement les trois quarts de la distance à parcourir sont au Canada, et cette distance se couvre en entier parcourus. Les dépenses inhérentes à la réception des marchandises, à leur chargement et à leur livraison, les pertes que représente par jour le délai du chargement, etc., aux stations terminales, enfin le coût de toute cette manutention qui s'effectue aux Etats-Unis fait que le trafic à cette extrémité du réseau semble ne rapporter aucun bénéfice; mais le profit de ces opérations se réalise à l'extrémité canadienne.

L'honorable M. McLENNAN: Les frais encourus aux stations terminales causent-ils cette différence?

L'honorable M. ROBERTSON: Ils y contribuent.

L'honorable sénateur de Middleton (l'hon. M. Ross) m'a vivement intéressé par ses remarques sur le grand financier que fut sir Charles Rivers Wilson et sur ses mémoires. Il se trouve que j'ai moi-même quelques souvenirs personnels de ce monsieur, et je me permettrai d'en faire brièvement part au Sénat. Au cours de l'année 1893, ou peut-être 1894, sir Charles Rivers Wilson fit une tournée pour inspecter le chemin de fer du Grand-Tronc. Il se trouve aussi que j'étais à cette époque un modeste opérateur de télégraphe sur cette ligne même. Sa connaissance des chemins de fer et de leur exploitation me fit une impression que je n'oublierai de ma vie.

Une après-midi, il voyageait entre Sarnia et London et, selon l'habitude, le train présidentiel avait le passage libre. L'expéditeur des trains, que surveillait le surintendant à London, ordonna aux trains de voyageurs et de marchandises de s'écarter, et la voie fut "mise au clair", comme nous disons, pour laisser passer le convoi spécial du président. Il arriva à un moment de l'après-midi où j'étais de service, et son convoi spécial s'aiguilla sur une voie d'évitement. A mon grand étonnement, lorsque je me précipitai pour m'informer du motif de cet écart (car je savais que toute la subdivision d'une soixantaine de milles était immobilisée et que sept ou huit trains de voyageurs et de marchandises attendaient que ce convoi spécial fût passé), le chef du convoi m'apprit que sir Charles désirait prendre le thé et qu'à cette fin son train s'était mis à l'écart; il ne songeait évidemment pas qu'il bloquait tous les autres trains de cette division. Je prévins l'expéditeur des trains et l'informai que sir Charles devait rester ici environ quarante minutes. L'expéditeur se mit à l'œuvre pour aviser tous les télégraphistes de transmettre des ordres afin de modifier les rencontres, les horaires, etc., qui avaient d'abord été fixés, de façon à permettre le mouvement des autres trains, de voyageurs et de marchandises, qui étaient en route. Au bout de quarante minutes, je demandai au chef du convoi s'il était prêt à partir, et je lui transmis plusieurs ordres que j'avais reçus pour lui. Il remit ses ordres à son mécanicien et prévint sir Charles, ou plutôt son domestique qui se montra à la portière, que le train était prêt à partir. Sir Charles répondit qu'il avait quelques écritures à faire et que le train ne partirait pas avant que ces écritures, j'ai présumé que c'était des lettres ou autre chose de ce genre, soient terminées. Bref, il retarda de plus d'une demi-heure le départ du train. Tout cela me produisit, à cette époque, une vive impression, et je n'ai jamais oublié cette manifestation de l'habileté d'un homme qui passait pour un grand financier; mais qui ignorait évidemment les premiers détails de l'opération d'un chemin de fer.

Les garanties données par les provinces sur certaines portions de chemins de fer administrées par le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique ont provoqué quelques commentaires, et l'on a ajouté que le Gouvernement fédéral se propose d'assumer ces garanties provinciales. Je suis certain que cette information est sans fondement; qu'il n'existe aucun projet pareil, et que ce résultat ne se produira point.

L'hon. M. ROBERTSON.

De même en est-il des taxes. Les propriétés fédérales sont exemptes de taxes. Je ne voudrais pas développer ici un point de droit, parce que ce n'est pas mon affaire; mais il ne me paraît pas moins admis que les propriétés fédérales ne sont pas censées produire un revenu et ne sont pas exploitées dans un but de lucre. Depuis qu'il est devenu propriété du Gouvernement canadien, le Canadien-Nord a été administré à la façon d'une corporation comme le chemin de fer National canadien. Il a continué à acquiescer les taxes, tout comme il le faisait lorsqu'il était une corporation privée. Si ce bill est adopté et que le Grand-Tronc soit absorbé dans le réseau de chemin de fer National canadien, la déclaration que l'honorable ministre des Chemins de fer à la Chambre des communes restera vraie, à savoir que les taxes continueront d'être payées comme par le passé, au taux établi dans les diverses municipalités.

Je voudrais maintenant essayer d'étudier, en toute logique, si je le puis, et aussi clairement que me le permettront mes faibles capacités, deux ou trois points soulevés par l'honorable leader de l'opposition, à savoir: Est-il désirable que le Canada acquière le réseau du Grand-Tronc? Est-il désirable de faire cette acquisition au point de vue de l'avenir des chemins de fer nationaux du Canada? Dans l'affirmative, le projet d'acquisition que l'on propose est-il praticable? Ce ne sont peut-être pas là des termes, mais je pense que c'est bien là le sens des remarques de l'honorable sénateur.

Le chemin de fer Transcontinental national a été construit en vue d'être exploité par le Grand-Tronc. L'on a assez glosé sur le manquement du Grand-Tronc à remplir cet engagement. D'après ce que je connais personnellement des affaires de chemins de fer, je ne reproche pas au Grand-Tronc d'avoir fait défaut à cet égard. Je présume que la construction du Transcontinental national a coûté plus du double de ce qu'aurait dû coûter la construction d'une ligne d'intérieur. Ce chemin de fer Transcontinental compte des milles de cours et des voies ferrées avec des bâtiments qui répondraient aux exigences d'un chemin de fer du sud de l'Ontario ou du Québec où il y a du trafic. Je suis sûr que le Transcontinental a des milles de voies ferrées dans des cours où n'est pas encore passé un seul train. Peut-on s'attendre à ce que le Grand-Tronc prenne la responsabilité d'exploiter ce chemin de fer et de payer les intérêts sur ses obligations, quand il n'a pas eu un seul mot à dire dans sa construction, ce qui permet de supposer qu'il l'aurait fait construire pour répondre

aux besoins de la région qu'il devait desservir?

L'honorable M. WATSON: N'a-t-on pas consulté les intéressés du Grand-Tronc sur la construction de chaque mille du Transcontinental.

L'honorable M. ROBERTSON: Je ne le crois pas.

L'honorable M. WATSON: Les ingénieurs du Grand-Tronc étaient là.

L'honorable M. ROBERTSON: Pas sur le Transcontinental.

L'honorable M. WATSON: Oui, ils étaient sur le Transcontinental.

L'honorable M. ROBERTSON: Comme résultat, le Gouvernement canadien se chargea de l'exploitation du Transcontinental et subséquemment loua cette section du Grand-Tronc-Pacifique entre Fort-William et Graham, dont je parlerai tantôt. Le Grand-Tronc-Pacifique fut construit dans l'Ouest canadien en suivant un trajet déplorable et dans les conditions les plus déplorables aussi; il croise et suit parallèlement des lignes établies précédemment, et il n'a pas eu, il n'a pas encore aujourd'hui d'embranchements nourriciers dignes de ce nom pour lui fournir du trafic. Il n'a donc pas pu couvrir ses frais d'exploitation, et les garanties que le Grand-Tronc lui avait données croissent d'année en année. Durant la période de guerre, le Gouvernement était venu à son aide en lui faisant chaque année des prêts, ce qui s'ajoutait aux obligations du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à l'époque, il y a un an, où le Parlement et le peuple canadien dirent: " Nous ne vous avancerons plus d'argent, nous ne pouvons plus vous avancer d'argent ". Que restait-il à faire? Le chemin de fer ne pouvait plus marcher sans finance. Vers le 1er mars dernier, je pense, sur avis de cinq jours environ, la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc de la part du Grand-Tronc-Pacifique, notifia le Gouvernement que, au 5 mars, je pense, le Grand-Tronc Pacifique cesserait ses opérations. Il fallait faire quelque chose, et promptement; le Gouvernement prit les mesures qu'il fallait prendre, et les seules qui pouvaient être prises si le Parlement ne devait pas verser de nouveaux millions à la caisse du Grand-Tronc-Pacifique. Avec la sanction du Parlement, le Gouvernement prit un autre parti: il nomma temporairement le ministre des Chemins de fer séquestre du Grand-Tronc-Pacifique, en se rendant parfaitement compte que ces négociations étaient déjà engagées, qu'elles se menaient depuis quel-

que temps et devaient éventuellement aboutir à une conclusion quelconque, probablement à l'acquisition du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique et à la fusion du Grand-Tronc-Pacifique et des lignes occidentales du Canadien-Nord sous une même administration.

Considérons brièvement une autre remarque de l'honorable sénateur de Middleton (l'hon. M. Ross). Il a dit qu'il n'y a pas lieu de nous presser et qu'il n'est pas désirable que nous nous pressions à régler cette affaire. Que la Chambre me permette de lui faire observer ceci: le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a un vice-président, un gérant général et tout le personnel administratif requis, un bureau de vérificateurs, des pointeurs de wagons, des comptables à la vente des billets et aux recettes du fret, etc., et tout ce personnel occupe pratiquement la moitié de la gare Union à Winnipeg. L'autre moitié de la gare est occupée par un personnel égal chargé de l'administration des lignes du National canadien dans l'Ouest. Nous avons aujourd'hui, n'est-ce pas, à combler le déficit qui se produit chaque jour dans l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique. Le plus tôt nous aurons conclu le marché qui nous est proposé, le plus tôt nous mettrons fin au système que empêche cette exploitation d'être profitable. Le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique possède aujourd'hui la ligne la meilleure et la plus directe entre Winnipeg et Edmonton, avec un magnifique service quotidien de voyageurs. Parallèlement au Grand-Tronc-Pacifique, le National canadien fait le service quotidien des voyageurs, et le gouvernement paie le déficit de l'un et de l'autre de ces deux chemins parallèles. Quel est le remède à cet état de choses? Réglons cette affaire, faisons cesser ce doublement de service, et exploitons ces lignes d'une façon pratique.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur voudra-t-il nous expliquer comment ce doublement peut se produire lorsque le chemin de fer est sous séquestre? Je ne comprends pas ce que l'arbitrage pourra bien faire là-dedans. Car l'arbitrage se rapporte au Grand-Tronc.

L'honorable M. ROBERTSON: Le Grand-Tronc est mêlé à cette difficulté à cause précisément de cette situation embarrassante du Grand-Tronc-Pacifique; et la situation du Grand-Tronc-Pacifique ne peut être redressée, pas plus que peut être effectuée la fusion nécessaire à une exploitation pratique, avant que la propre situation du Grand-Tronc ait été réglée.

L'honorable M. NICHOLLS: Puis-je poser une question à l'honorable ministre? Il déclare que, dès qu'il aura fait l'acquisition du Grand-Tronc, le Gouvernement fera immédiatement cesser cette duplication de lignes; et il parle de la magnifique voie du Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et Edmonton. Mais le National canadien a aussi une ligne entre Winnipeg et Edmonton; et l'honorable ministre pourrait peut-être nous dire ce que le Gouvernement en mettant fin à cette duplication des voies, se proposerait de faire pour fournir à la population de la région actuellement desservie par cette double ligne, les commodités requises pour le service des voyageurs et celui des marchandises.

L'honorable M. ROBERTSON: J'ai l'intention d'exposer ce point dans la suite de mes remarques. Le réseau du Canadien-Nord dans l'Ouest, entre Winnipeg et Edmonton, par exemple, n'est pas rectiligne comme l'est le Grand-Tronc. Cependant, étant indépendant, il a établi un service d'entier parcours et ce service répond dans une bonne mesure aux besoins locaux de la région qui s'étend de Winnipeg à Edmonton. Le service que nous procurerions à la population de l'Ouest canadien serait celui-ci: le service local serait maintenu dans l'état d'efficacité qu'il a à présent; mais une route d'entier parcours et directe serait établie pour être accessible à tous, et l'on éviterait le doublement d'outillage sur toute cette ligne d'entier parcours.

La ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique est pourvue d'une superbe chaussée et sa pente ne laisse rien à désirer, ce qui permet de faire circuler les trains les plus lourdement chargés qui se puissent mouvoir en ce pays. Mais elle n'a pas le trafic qu'elle pourrait faire, parce qu'il lui manque des embranchements nourriciers et qu'elle n'a aucun accès à l'industrie. Le chemin de fer du Canadien-Nord—ou le National canadien, comme nous l'appelons maintenant—est plus avantageusement situé que toute autre ligne de l'Ouest canadien, sans en excepter celle du Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien traverse la partie sud des provinces, et le sud des provinces de la Saskatchewan et d'Alberta ont malheureusement beaucoup souffert de la sécheresse qui a sévi d'une année à l'autre. En sorte que la majeure partie du trafic provient du centre et du nord des provinces, et le National canadien atteint la région qui est actuellement la plus productive des provinces des Prairies.

Les lignes actuelles, durant la saison de presse et surtout durant la récolte, se con-

L'hon. M. ROBERTSON.

gestionnent. Il devient nécessaire, soit d'augmenter les commodités du National canadien en doublant sa voie en quelques endroits, soit de saisir cette chance d'or qui se présente à nous de boucler les embranchements nourriciers du National canadien à la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique, et faire de cette ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique l'entonnoir par lequel passera tout le trafic amassé par les embranchements du chemin de fer National canadien. Durant l'hiver de 1915-16, le chemin de fer qui était alors le Canadien-Nord avait beaucoup plus de trafic entre Winnipeg et Fort-William qu'il n'en pouvait possiblement manutentionner sur une seule ligne. Qu'arriva-t-il? La Commission des chemins de fer, et sagement à mon avis, dit: " Nous devons avant tout voir à l'intérêt de la population, et le grain des cultivateurs doit parvenir à la tête des lacs ", et la Commission donna des ordres en conséquence. Le grain, des centaines de wagons de grain produit le long des lignes du Canadien-Nord, fut transféré sur la double voie du Pacifique-Canadien à Winnipeg et transporté à Fort-William, car le National canadien ne pouvait pas manutentionner tout ce grain, ne disposant que d'une voie simple qui constituait le seul débouché du trafic des embranchements et des lignes où s'amassait le grain des prairies. Alors qu'est-il arrivé? Le Gouvernement a loué depuis quelque temps les lignes du Grand-Tronc-Pacifique entre Fort-William et Winnipeg moyennant un loyer considérable, quelque chose comme \$600,000 par année, si je ne me trompe, et ce montant est porté au compte des obligations du Grand-Tronc-Pacifique envers le Gouvernement. Comme résultat, le Gouvernement possède aujourd'hui l'équivalent, et en maints endroits plus que l'équivalent d'une ligne à double voie entre Fort-William et Winnipeg; et si nous faisons l'acquisition du Grand-Tronc, cette acquisition ferait disparaître cette nécessité de doubler la voie sur ces 425 milles.

J'ai essayé de faire comprendre le bénéfice que doit produire la fusion du Grand-Tronc-Pacifique et des propriétés du National canadien dans l'Ouest canadien. A l'exception de la division de la Colombie-Britannique, peut-être, le chemin de fer National canadien est absolument un passif pour les propriétaires actuels; mais il fait des progrès rapides et son trafic se développe.

Voyons maintenant quelle est la situation à l'Est. Au point de vue des bénéfices de son exploitation, le Canadien-Nord, dans l'Est canadien, est une farce. Le Gou-

vernement fédéral possède 3,198 milles de chemin de fer en Ontario; environ 1,900 dans la province de Québec, et la plus grande partie de ces voies ferrées traverse des régions de l'intérieur, ou des forêts éloignées des centres. C'est un fait que tous mes honorables collègues reconnaîtront. Comment pouvons-nous obtenir du trafic pour rendre ces lignes profitables de quelque manière, ou comment pouvons-nous seulement espérer y réussir si ces lignes n'obtiennent pas l'accès des centres industriels de ces deux grandes provinces, les principaux centres de production des articles manufacturés pour être transportés en Canada? Je prie le Sénat de souffrir que j'entre dans quelques détails sur ce sujet que j'estime fort important. Mais il vaudrait mieux que je signale d'abord un autre point qui donnera plus de logique à ma démonstration. Dans l'Ouest canadien, les chemins de fer du National canadien ont d'amples, ou tout au moins, de suffisantes commodités de tête de ligne en chaque région. Dans l'Est, en dehors de l'Intercolonial, il n'y a absolument rien qui soit digne de ce nom. Le Canadien-Nord n'entre pas à Toronto au delà du Don, à l'extrémité est de la ville, ou Cherry street, où il possède une cour pour le fret local. Il n'a aucun accès aux centres industriels ou aux garages industriels. C'est à peu près la même chose à Montréal. Le Canadien-Nord accède à la partie est de Montréal où se sont développées un grand nombre d'industries; mais le cœur de la ville n'est accessible qu'au Grand-Tronc et au Pacifique-Canadien. De même, que voyons-nous à Ottawa? Nous n'y voyons arriver les voyageurs que par d'autres lignes. Rendons-nous compte de ce fait. Le National canadien a établi un service de voyageurs entre Toronto et Ottawa, un service fort appréciable, avec un bon outillage. Il me paraît se comparer favorablement avec celui du Pacifique-Canadien qui, à mon avis, est le meilleur qui soit au monde.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable ministre nous dira-t-il combien de milliers d'acres de cours possède le National canadien à Montréal?

L'honorable M. ROBERTSON: Pas dans les quartiers commerciaux de Montréal?

L'honorable M. CASGRAIN: Oui.

L'honorable M. ROBERTSON: Non. Le chemin de fer National canadien ne peut aujourd'hui prendre un seul voyageur à Toronto à moins de ne payer tribut au Grand-Tronc. Il ne peut également faire descen-

dre un voyageur à Ottawa sans payer tribut au Grand-Tronc.

L'honorable M. BOYER: Est-ce que cela ne revient pas moins cher que de nous procurer nos propres commodités?

L'honorable M. ROBERTSON: Sir William Mackenzie et sir Donald Mann ne le croyaient pas. Ils proposèrent d'établir des terminus dans l'Est canadien, et c'est en fin de compte ce que le Gouvernement devra faire s'il n'acquière pas le chemin de fer du Grand-Tronc.

Il importe de mentionner un autre point qui se rapporte à la dépense inutile de l'exploitation, c'est-à-dire au montant que nous n'aurons plus besoin de dépenser, à la dépense qui sera supprimée par cette fusion. Les chemins de fer du National canadien dans l'Est, tout au moins depuis Winnipeg à l'Est, consomment, par année, 1,000,000 de tonnes de charbon. Dans les provinces Maritimes, ils obtiennent une grande partie de ce charbon des mines locales. Ils essaient de transporter du charbon d'Alberta le plus possible, et parfois de le transporter plus loin qu'il n'est profitable de le faire. En faisant l'acquisition du Grand-Tronc, le Gouvernement fera du même coup l'acquisition des régions houillères des Etats-Unis où le Grand-Tronc s'approvisionne. Le Grand-Tronc se consigne son propre charbon à 50 cents de moins par tonne qu'il ne pourrait obtenir cette consignation de n'importe quelle mine des Etats-Unis, et cependant les mines qui l'approvisionnent accusent un profit net de \$500,000 par année. J'ai donc lieu de croire qu'en devenant propriétaire de ces terrains houilliers, le million de tonnes de charbon que nous achetons actuellement aux Etats-Unis, en payant au Grand-Tronc tous les frais, plus les droits, plus le transport, pourrait s'obtenir au même prix auquel le Grand-Tronc obtient maintenant son charbon — ce qui ferait réaliser du coup une économie d'un demi-million de dollars par année, sans compter l'économie à réaliser sur le transport. Cette proposition me paraît avantageuse. Je pourrais continuer l'énumération des économies de ce genre qui peuvent se réaliser; mais je voudrais ne pas retenir trop longtemps l'attention du Sénat. Je fais néanmoins remarquer qu'il n'y a pas de limites à l'économie qui peut être réalisée dans l'exploitation.

Au sujet du trafic, puis-je prendre un moment encore pour expliquer au Sénat ce que représente le projet de procurer au chemin de fer National canadien un accès aux centres industriels et agricoles des provinces de Québec et d'Ontario, et pour montrer quel

trafic produit ce district que le National canadien n'atteint pas? Il est avéré, et d'ailleurs le recensement de 1911 en fait foi, que le Grand-Tronc dessert en Ontario 75 cités ou villes d'au moins 2,000 âmes, que le National canadien n'atteint pas. Dans le Québec, il y en a 13, je crois. Je ne prendrai pas la peine de les énumérer, mais j'en insérerai la liste dans nos Débats, afin que les honorables sénateurs puissent à loisir constater le fait.

L'honorable M. CASGRAIN: Lisez-les.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami ne consentirait-il pas à lire cet état qui doit nous intéresser?

L'honorable M. ROBERTSON: Je voulais seulement ne pas retarder la discussion. Le fait sur lequel j'ai attiré votre attention est que les cités et villes de l'Ontario dont les noms suivent, sont desservies par le Grand-Tronc et ne sont pas accessibles au National canadien.

L'honorable M. CASGRAIN: Ou au Pacifique-Canadien?

L'honorable M. ROBERTSON: Le Pacifique-Canadien en atteint plusieurs, et pour cette raison même le National canadien ne peut entrer en concurrence. Voici cette liste:

Ontario.	Population.
Acton	2,500
Alexandria	2,557
Arnprior	4,200
Aurora	2,500
Aylmer	2,200
Barrie	6,866
Bowmanville	3,655
Brampton	2,022
Bracebridge	2,896
Bridgeburg	2,000
Brantford	26,601
Burlington	2,060
Campbellford	3,500
Chatham	14,500
Chesley	2,000
Clinton	2,200
Collingwood	7,500
Cornwall	6,947
Dundas	4,834
Dunville	3,286
Elmira	2,252
Galt	12,360
Goderich	4,855
Gravenhurst	2,000
Guelph	16,200
Hamilton	100,000
Hanover	3,310
Hespeler	2,634
Huntsville	2,380
Ingersoll	5,800
Kincardine	2,124
Kitchener	19,380
Lindsay	8,000
Listowel	2,370
London	57,031
London-Est	4,000
Meaford	2,785

L'hon. M. ROBERTSON.

Ontario.	Population.
Midland	2,032
Milton	2,032
Mimico	2,000
Mount-Forest	2,004
New-Hamburg	2,016
New-Market	4,000
Oakville	3,300
Owen-Sound	12,612
Paris	4,950
Penetang	4,110
Peterboro	24,000
Petrolia	3,860
Prescott	3,001
Preston	5,000
Renfrew	4,348
St. Mary's	4,000
Saint-Thomas	17,200
Sarnia	11,676
Seaforth	2,000
Simcoe	4,250
Stratford	17,373
Strathroy	2,996
Tilsonburg	3,059
Walkerton	2,900
Walkerville	5,349
Waterloo	5,091
Weston	2,310
Whitby	2,922
Warton	2,300
Windsor	26,524
Wingham	2,600
Woodstock	10,004

En outre, il y a, en Ontario, 7 cités ou villes desservies par une voie électrique qui est la propriété du National canadien ou fait partie de son réseau, sans avoir cependant de communication directe avec le chemin de fer National canadien; et la communication du trafic doit s'effectuer par le Grand-Tronc. Ces cités et villes sont les suivantes:

Ontario.	Population.
Merritton	2,000
Niagara-Falls	11,715
Port-Colborne	2,500
St. Catharines	19,189
Thorold	5,000
Welland	7,905

Dans la province de Québec, les mêmes observations s'appliquent à treize différentes cités et villes, savoir:

Québec.	Population.
Bromptonville	2,250
Les Cèdres	2,795
Coaticook	3,560
Lachine	14,000
Laprairie	3,000
Plessisville	3,500
Princeville	2,500
Richmond	2,175
Saint-Jean	8,000
Sherbrooke	23,000
Valleyfield	9,900
Victoriaville	4,477
Windsor-Mills	2,030

L'honorable M. CASGRAIN: La plupart de ces localités sont desservies par le Pacifique-Canadien.

L'honorable M. ROBERTSON: Le Pacifique-Canadien passe en plusieurs de ces lo-

calités, mais cela ne profite en rien au National canadien.

Advenant 6 heures, la séance est suspendue.

La séance reprend à 8 heures.

L'honorable M. ROBERTSON: Au moment de l'ajournement, honorables messieurs, je vous signalais qu'une partie considérable et importante de la population de l'Ontario et du Québec n'est pas desservie par le National canadien, et que le National canadien ne peut atteindre cette population dans les conditions actuelles. La population globale de ces 75 localités de l'Ontario dépasse quelque peu 705,000. La population de la région de l'Ontario, la partie est et sud-est, que dessert le Grand-Tronc et que le National canadien n'atteint pas, est de 1,135,000, soit 45 p. 100 de la population entière de cette province; et ce chiffre ne comprend pas la population de Toronto. Comme je l'ai déjà fait remarquer, la cité de Toronto n'est à aucun degré desservie par le National canadien, parce qu'il n'a pas d'accès aux établissements industriels ou aux garages industriels de cette grande ville. Ainsi, en comptant la cité de Toronto, la population de l'Ontario n'est pas desservie et ne peut l'être que par l'acquisition du Grand-Tronc, ou par la duplication de ses facilités de chemin de fer, ce qui affecte une population de deux millions et demi, ou un peu plus, soit 67.97 p. 100 de la population entière de la grande province d'Ontario. Je voudrais signaler brièvement au Sénat les bénéfices qui se réaliseraient si le chemin de fer du National canadien pouvait atteindre les industries à l'intérieur de cette région. Mais comme il pourrait être contestable de se baser sur la statistique des années dernières, de celles de la guerre, j'ai préféré prendre la statistique de 1915 qui est sans doute la dernière qui se rapporte aux conditions normales. Durant l'année 1915, la valeur des produits manufacturés au Canada représentait \$1,381,000,000, dont \$715,531,000 pour la province d'Ontario et \$381,203,000 pour la province de Québec — soit 52 p. 100 de toute la production manufacturée de l'Ontario, et 27½ p. 100 de celle du Québec; soit encore un peu plus de 74 p. 100 de toute la production manufacturée du Canada, provenant des régions que le chemin de fer National canadien ne dessert pas en ces deux provinces.

On peut présumer sans crainte que la plupart des produits manufacturés, qui se transportent en quelque endroit du pays, ou à l'étranger, doivent naturellement passer par le chemin de fer. Et si le National

canadien avait l'accès de ce territoire manufacturier et de ses industries, il participerait aux bénéfices que produisent les longs transports aux extrémités du pays, ce qu'il ne peut faire aujourd'hui.

Voyons les exportations seulement. Le Canada a exporté pour \$882,000,000 de marchandises durant cette année 1915, dont \$600,000,000, ou 72 p. 100, provenaient des deux provinces que j'ai indiquées. L'on a dernièrement nivé au pied de la compagnie un boulet qu'elle a dû traîner jusqu'à ce qu'il fut usé. Si le Gouvernement canadien achète le Grand-Tronc, disait-on, le trafic canadien ira aux ports américains, notamment au port de Portland. Cette perspective me paraît absolument erronée. Si le Canada exporte aujourd'hui, ou exportait durant la dernière année normale, pour \$882,000,000 de marchandises, et si 72 p. 100 de ces exportations provenaient de ces deux provinces, en grande proportion du territoire non desservi par le National canadien, ces exportations ont dû se faire par voie du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc; et, de fait, Portland est le seul port de mer que le Grand-Tronc atteigne et serve durant les mois d'hiver. Parce que le National canadien n'atteint pas les centres industriels du Canada, les exportations canadiennes passent donc par un port américain; mais si nous prenons la direction de ce chemin de fer, le Gouvernement pourrait, si la chose est désirable, adopter pour politique de diriger sur nos propres ports de mer une grande partie des produits qui proviennent de chez nous, plutôt que de les laisser directement transporter à un port étranger. Ces considérations peuvent exactement se rapporter aussi à nos importations. Les importations au Canada furent de \$564,500,000 dont...

L'honorable M. GORDON: L'honorable ministre veut-il dire que la masse de nos exportations passe aujourd'hui par Portland?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui, les exportations manutentionnées par le Grand-Tronc.

L'honorable M. GORDON: Est-ce exact?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui.

L'honorable M. GORDON: Que faites-vous de Montréal?

L'honorable M. ROBERTSON: Montréal sert au transport durant la saison de navigation.

L'honorable M. GORDON: Et après la fermeture de la navigation?

L'honorable M. ROBERTSON: Je présume, honorables messieurs, que personne n'ira s'imaginer que l'on emploie le port de Saint-Jean ou de Halifax tant que l'on peut employer le port de Montréal.

Durant cette année 1915, des marchandises ont été importées dans la province d'Ontario pour une valeur de \$277,000,000, et dans la province de Québec pour \$180,000,000. Cela ne signifie pas que toutes ces marchandises restent dans ces deux provinces; mais elles sont distribuées de tous côtés par les importateurs. Si le National canadien n'atteint pas ces grands dépôts d'importations, il ne peut participer aux bénéfices découlant de la distribution de ces marchandises par tout le pays.

J'ai mentionné ces quelques faits pour établir l'opportunité, la nécessité même d'obtenir la direction du Grand-Tronc et d'exploiter ce chemin de fer accessoirement aux chemins de fer National canadien, si ces chemins de fer du National canadien doivent jamais représenter autre chose qu'un passif.

Malgré l'importance de l'accès, par le National canadien des centres industriels, nous ne devons pas manquer de tenir compte qu'une très forte proportion des produits agricoles du Canada provient de ce même territoire. En 1916, le Canada a produit pour \$26,000,000 de beurre, et à elles seules ces deux provinces ont produit pour \$20,000,000 de cette valeur totale. En la même année, le Canada a produit pour \$35,000,000 de fromage, et ces deux provinces ont à leur actif \$34,000,000 de tout ce fromage. Nous avons produit pour \$58,000,000 de bois, et ces deux provinces figurent pour \$31,500,000 dans cette statistique. Je mentionne ces faits, honorables messieurs, pour démontrer que notre argument ne s'applique pas seulement aux produits manufacturés, mais dans une grande mesure aussi aux produits de la terre, et pour démontrer que le trafic dont profite aujourd'hui le Grand-Tronc devrait être sous le contrôle du National canadien dans l'intérêt de toute la population canadienne.

Malgré l'importance de ces facteurs, il est encore plus désirable que le National canadien s'assure des communications avec les chemins de fer des Etats-Unis. Les droits de douane se sont élevés, l'an dernier, à \$147,000,000, ce qui indique un échange considérable de commerce entre le Canada et l'étranger. Je n'ai pas en ce moment les chiffres qu'il me faudrait pour établir la proportion de ce commerce échangée avec les Etats-Unis; mais je puis affirmer que cette proportion est considérable, et si le

chemin de fer du National canadien doit recevoir du trafic des chemins de fer américains, il lui faut des communications avec quelques-uns de ces chemins de fer américains. Voyons donc comment la situation se présente. J'ai été durant seize années, mêlé aux affaires de chemin de fer, et l'une des opérations qui m'étaient le plus familières est précisément celle du mouvement du trafic et de l'échange du trafic avec des lignes étrangères. Considérons un moment, si vous le voulez, la position du Pacifique-Canadien; ces opérations l'intéressent d'une façon toute particulière. Le Pacifique-Canadien échange du trafic avec le Maine-Central à Calais, Vanceboro et Mattawakeag (Maine), à Dudswell-Jonction et à Cookshire (Qué.); il en échange avec le chemin de fer Bangor-Aroostock à Bronsville-Jonction et à Grenville-Jonction (Maine); il en échange avec le Boston-Maine à Lennoxville (Qué.) et à Newport (Vermont); il en échange avec le Vermont-Central à Farnham et à Standbridge (Qué.); avec le chemin de fer Rutland à Iberville-Jonction; avec le Q. M. et S., c'est-à-dire le Delaware and Hudson, à Delson-Jonction; avec le New-York-Central à Adirondack-Jonction.

A la frontière de Niagara, sur le chemin de fer T.H. & B. que le Pacifique-Canadien possède partiellement, il exploite un service de voyageurs jusque dans la cité de Buffalo, lequel lui procure des communications directes pour le transport des marchandises avec chaque chemin de fer sortant de Buffalo pour desservir les parties centrales de la Nouvelle-Angleterre et les Etats du centre. Il échange du trafic avec le Michigan-Central à Saint-Thomas et à Windsor, et aiguille ses trains de voyageurs sur la voie ferrée du Michigan-Central jusqu'à Chicago. Il échange du trafic avec le chemin de fer Père-Marquette, avec le D. T. & I, et avec plusieurs autres chemins de fer dont je pourrais dire les noms, en la ville de Détroit. Au Sault, il se raccorde avec sa propre ligne du Sault qui lui donne l'accès de tous les Etats du centre et de l'ouest. Cette brève énumération n'est que partielle, et elle n'est sans doute pas complète, car je n'ai indiqué que de mémoire ces divers raccordements. Ces endroits sont ceux où le Pacifique-Canadien fait un échange de trafic, où il possède des facilités par cet échange de trafic avec les lignes étrangères, dans l'Est canadien. Je me suis déjà trouvé le chef de l'une de ces stations, à Brownville-Jonction, durant plusieurs années. A cet endroit, le Pacifique-Canadien échange du trafic avec le Bangor-Aroostock

L'hon. M. GORDON.

qui est simplement un chemin de fer local faisant le service à l'intérieur de l'Etat de Michigan. Je me rappelle parfaitement avoir dressé un état pour un comité dont je faisais partie et qui négociait avec le chemin de fer au sujet des gages des ouvriers, et je sais ainsi que les taux du fret délivré par le Pacifique-Canadien au Bangor-Aroostock, à ce seul endroit, se chiffraient à \$1,000,000 moins mille et quelques dollars. Des milliers de wagons s'échangeaient en ce seul endroit dans le cours d'une année. Je mentionne ce petit fait qui montre cependant l'importance des communications d'échange avec les chemins de fer des Etats-Unis.

Quelle est la situation du Grand-Tronc? Si je ne me trompe, le Grand-Tronc possède des communications d'échange avec le Boston & Maine à Portland, avec le Maine-Central à Lewiston-Junction (Maine) et à North-Stratford (New-Hampshire). Il échange avec le Boston & Maine à Lennoxville (Québec). Il échange avec le Delaware & Hudson à Saint-Jean. Il possède et exploite le Vermont-Central qui a accès à tous les endroits du Vermont et du New-Hampshire, jusqu'à New-London, dans le Connecticut. Il communique directement avec tous les chemins de fer qui se dirigent à la frontière de Niagara. A Détroit, il communique avec le chemin de fer Wabash, avec le Père-Marquette et avec d'autres. Il peut être intéressant pour le Sénat d'apprendre que, durant l'année close au 1er octobre 1919, le chemin de fer du Grand-Tronc a échangé avec les chemins de fer américains 704,163 wagons chargés de marchandises, représentant un total de 16,642,000 tonnes. Ce relevé ne nous montre-t-il pas l'importance d'établir un échange direct avec les chemins de fer américains, pour réussir dans l'exploitation d'un chemin de fer au profit de la population du Canada?

Quelle est, à cet égard, la situation du National canadien? A l'est des Grands lacs, il n'a pas une seule communication si ce n'est par le New-York & Ottawa, en la cité d'Ottawa. Qu'est-ce que cela signifie pour un chemin de fer? Cela signifie l'étouffement complet, quant à la possibilité d'obtenir une part équitable du trafic dont il devrait se charger en ce pays. Malgré cela, malgré le peu d'importance de cette communication d'Ottawa, le chemin de fer du National canadien, jusqu'au 1er octobre de cette année, a échangé quelque 14,000 wagons dont 9,229 étaient chargés. Si nous possédions des communications directes avec plusieurs de ces grands chemins de fer des Etats-Unis; si nous pouvions y avoir accès, imaginez-

vous l'échange de trafic et les affaires que nous en obtiendrions; imaginez-vous combien ces opérations nous aideraient à réduire et à supprimer les déficits auxquels nous devons aujourd'hui faire face et qui font critiquer le Gouvernement par le public et par quelques honorables sénateurs. Une chance exceptionnelle se présente de faire cesser cet état de choses, de nous procurer des communications directes avec ces grandes et puissantes lignes américaines, de prendre une part légitime du commerce allant à chaque endroit du Canada, d'augmenter ainsi le volume du trafic et de rendre plus profitable l'exploitation des chemins de fer que le Canada possède déjà.

Tous les honorables sénateurs conviendrait qu'en toute entreprise, dans la manufacture, par exemple, surviennent des dépenses indirectes qui se produisent, quelles que puissent être les recettes. Mais à mesure que la production augmente, ces dépenses indirectes d'administration se réduisent proportionnellement au chiffre du rendement. Le même principe s'applique aux chemins de fer. Le chemin de fer doit avoir un certain personnel administratif; il doit avoir un bureau de comptabilité, un bureau de vérification, un bureau pour le service des wagons, pour les marchandises, pour les recettes du télégraphe, pour les billets, et ainsi de suite. Si ce chemin de fer perçoit relativement peu de recettes, le coût de l'administration est proportionnellement beaucoup plus considérable que si les affaires du chemin de fer sont prospères. L'exemple se trouve dans le compte des frais d'administration du Pacifique-Canadien. Proportionnellement au revenu de son exploitation, les frais d'administration du Pacifique-Canadien sont les moins élevés de n'importe quel chemin de fer au Canada; et l'Intercolonial, que l'on a tant décrié, vient au second rang, malgré les accusations que l'on ait souvent portées contre son administration.

Puis-je faire quelques remarques à ce propos? J'ai réuni quelques renseignements de façon à faire connaître leur authenticité; ils sont tirés de la statistique des chemins de fer de juin 1918, la dernière que l'on puisse se procurer, et il importe d'y remarquer que les revenus de l'exploitation du Pacifique-Canadien sont fixés à \$150,274,000, et ses frais généraux à \$2,629,000, soit 1.74 p. 100 de son revenu. L'Intercolonial vient ensuite. En mettant ensemble les chemins de fer de l'Intercolonial, le Prince-Edward-Island, le St. John & Quebec, et le Transcontinental national, le revenu combiné de leur exploitation s'élève à \$30,153,000, et leurs frais

généraux à \$580,000, soit 1.94 p. 100. Les chemins de fer du National canadien, ou ce qui était le réseau du Canadien-Nord, avaient un revenu d'exploitation se montant à \$134,879,000, et leurs frais généraux s'élevaient à \$3,466,000, soit 2.56 p. 100. Ce qu'il faut remarquer, c'est que si le revenu d'exploitation des chemins de fer du National canadien, considérés comme une même entreprise, peut être augmenté par l'accroissement du trafic, il n'y a aucune raison pour que le pourcentage du revenu d'exploitation affecté aux frais généraux ne puisse se réduire à la proportion du pourcent des autres lignes de chemins de fer. Par exemple, le Grand-Tronc a \$50,000,000 de revenu d'exploitation, et ses frais généraux s'élevaient à \$1,434,000, ou 2.88 p. 100 (cette proportion inclut le Grand-Tronc-Pacifique). Ce qui doit nous intéresser, c'est ceci: dans la fusion projetée, si le Gouvernement acquière le Grand-Tronc et le combine avec le réseau du National canadien, et si le revenu d'exploitation augmente comme il devrait augmenter et comme il augmentera, alors, si, au lieu d'avoir quatre ou cinq gérants, comme aujourd'hui, ce personnel est réduit comme il est réduit dans l'administration du Pacifique-Canadien, l'économie réalisée de ce chef représentera \$1,026,000 par année, seulement sur le coût de l'administration de ces chemins de fer. Autrement dit, ce chiffre de \$1,026,000 annuellement capitalisé à 4 p. 100 représente un placement de \$26,650,000 de capital. Cet item me paraît mériter quelque considération.

On a proposé, à la Chambre des communes, (et je crois qu'ici l'on s'est contenté de faire allusion à cette proposition), que la situation pourrait se régler plus avantageusement en concluant une convention de trafic avec le chemin de fer. Vu l'expérience acquise et la connaissance des affaires de chemins de fer, je crois absolument impossible une convention de trafic entre deux chemins de fer qui ne se reconnaissent pas réciproquement capables de s'aider l'un l'autre. Je songe à la convention de trafic qui a été conclue il y a quelques années entre le Grand-Tronc et l'Intercolonial, convention qui doit continuer encore, si je ne me trompe. Cette convention semblait manifestement avantageuse aux deux chemins de fer. Le Grand-Tronc ne possédait aucune ligne dans les Provinces maritimes, et l'Intercolonial n'en avait pas davantage à l'ouest de la jonction Sainte-Rosalie. Alors se conclua une convention aux termes de laquelle l'Intercolonial eut accès à Montréal, et le trafic obtenu

L'hon. M. ROBERTSON.

par l'Intercolonial à destination de l'ouest de Montréal fut remis au Grand-Tronc pour parvenir à son point de livraison. Comment cette convention fut-elle mise en pratique? Quiconque est un peu au fait des opérations de l'Intercolonial sur le pont Victoria et à la gare Bonaventure conviendra que cette convention n'a produit que des disputes, dont quelques-unes ne sont pas encore réglées. Nous parlons d'une convention de trafic avec le Grand-Tronc, par laquelle le Grand-Tronc remettrait de ses commandes au National canadien plutôt qu'au Pacifique-Canadien pour poursuivre l'exécution de ces commandes de transport jusque dans l'Ouest. Honorables messieurs, quelques minutes avant l'ajournement, je rappelais les 75 localités d'Ontario desservies par le Grand-Tronc et que le National canadien n'atteint pas. L'honorable sénateur de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain) a fait remarquer que la plupart de ces localités sont desservies par le Pacifique-Canadien. Voilà la réponse à sa remarque. Le Pacifique-Canadien ne veut pas céder ce trafic au Grand-Tronc, et il ne veut davantage le céder aux chemins de fer du National canadien, car le plus longtemps le Grand-Tronc restera une corporation distincte, le plus longtemps le Pacifique-Canadien gardera le monopole de ce trafic à tirer du fond de ces villes que le National canadien n'atteint pas, trafic destiné à des endroits que le Grand-Tronc n'atteint pas davantage. C'est pourquoi aucune convention de trafic possible avec le Grand-Tronc ne serait aussi avantageuse au National canadien que pourra l'être l'acquisition de la propriété du Grand-Tronc.

J'ai dit un mot de l'approvisionnement de charbon. Considérons ce point au point de vue industriel. Avez-vous vu quelque industrie manufacturière s'établir sur le parcours des lignes orientales du National canadien, à des endroits importants comme Toronto? Je ne le crois pas, et pourquoi? Parce que les industries manufacturières ont besoin de charbon, que tout le charbon doit venir des Etats-Unis, que le National canadien n'a pas d'accès aux Etats-Unis et que tout le charbon nécessaire à ces industries doit être transporté par le Grand-Tronc, ou le Pacifique-Canadien en la ville de Toronto, par exemple. Qu'arriverait-il à une industrie qui s'établirait sur le parcours du National canadien? Tout le taux de transport est chargé pour Toronto, plus les frais d'aiguillage. Tant que ce système sera suivi, les industries ne vont pas s'établir en des endroits où il doit leur en coûter peut-être cinq dollars de surcharge

par wagon pour se procurer du charbon. Nous n'avons pas d'accès, aujourd'hui, aux industries établies, et nous ne persuaderons jamais à l'industrie de venir s'établir sur le parcours de nos chemins de fer. Voilà un point qui mérite d'être considéré lorsque nous nous demandons si nous devons faire l'acquisition du chemin de fer Grand-Tronc.

Je n'ai pas parlé du principe de la nationalisation, et je ne me propose pas d'en parler longuement; mais je tiens à faire observer que la question qui nous est soumise ne comporte pas ce principe et ne nous engage pas à cette politique. La question qui nous occupe est une simple question d'affaires: il s'agit de faire ce qu'il convient de faire, ce que l'économie conseille de faire dans l'état actuel des choses. D'aucuns prétendent que la possession publique des chemins de fer et leur exploitation par le gouvernement ont fait faillite au Canada; et ils ont cité l'exemple de l'Intercolonial. Je crois que le début de l'exploitation de l'Intercolonial leur a donné raison; mais d'après ce que je me rappelle et ce que je sais de l'exploitation de l'Intercolonial, depuis l'époque où son administration fut confiée à un bureau composé de MM. Tiffin, Pottinger et Brady, les mauvais effets du favoritisme politique commencèrent à disparaître; et lorsque subéquemment, un ministre des Chemins de fer, feu M. Cochrane, plaça M. Gutelius à la tête du chemin de fer et lui donna carte blanche, les abus cessèrent à peu près complètement. En 1916, l'Intercolonial accusa un surplus de plus de \$3,000,000; et ce surplus aurait été beaucoup plus élevé si les taux de transport de ce chemin de fer avaient été les mêmes que les taux d'autres chemins de fer.

Me sera-t-il permis de citer un autre exemple de propriété gouvernementale, et d'amélioration de service due à cette possession publique? J'ai parlé de la compagnie de télégraphe Great-Northwestern, jusqu'à l'époque où le gouvernement fit l'acquisition du Canadien-Nord. Le service de cette compagnie de télégraphe était tout simplement ridicule. Il n'est pas encore parfait, mais il s'est grandement amélioré. Je fais mention de ce fait pour établir cette vérité que la possession publique ne doit en rien gêner l'administration compétente et la bonne exploitation d'un chemin de fer. Si vous accouplez l'idée de propriété publique avec celle d'exploitation gouvernementale, vous serez justifiables de prévoir des difficultés; mais tant qu'un chemin de fer est exploité comme une entreprise financière et tant qu'il se soustrait aux in-

fluences politiques, il n'y a aucune raison pour que son administration et son exploitation ne soient pas aussi florissantes et économiques que si ce chemin de fer était une propriété privée.

Je ne voudrais pas retenir votre attention plus qu'il n'est raisonnable; mais je crois devoir rappeler les intéressants commentaires que deux hommes éminents, qui sont des autorités en matières de chemin de fer, ont faits, il y a quelques temps, sur la situation ferroviaire. Je citerai ce commentaire de Sir Thomas Tait qui, en formulant un certain projet devant provoquer la fusion de nombreux intérêts engagés dans l'industrie ferroviaire afin de réduire les frais d'exploitation et d'augmenter les profits, disait:

De considérables économies peuvent se réaliser dans l'exploitation et l'entretien si les cinq réseaux compris dans ce projet sont administrés comme un seul, pour le plus grand avantage de tous ces réseaux formant un tout complet. L'emploi des routes les plus courtes, les plus faciles et conséquemment les moins coûteuses pour le trafic, l'adoption ou l'abandon temporaire de lignes inutiles ou de peu de valeur et qui n'affectent guère le public, la faculté d'employer n'importe quelle force motrice et n'importe quel matériel roulant dans n'importe quelle partie du réseau complet (ce qui empêche bien des allées et venues inutiles, surtout pour les wagons de fret, et procure un service plus efficace par la diminution de ces allées et venues des trains, sans toutefois que la suppression du doublement actuel des services se fasse appréciablement sentir au public, l'union, plutôt que la séparation des stations, des facilités terminales, des bureaux, etc., avec une réduction correspondante de personnel, une concentration de travail dans les ateliers et ailleurs, tous les matériaux et fournitures achetées en plus grandes quantités et conséquemment à meilleur marché, etc. Les économies pouvant se réaliser de cette façon et de plusieurs autres manières sont si nombreuses et le total qu'elles représentent est si considérable qu'elles couvriraient une bonne partie du déficit des premières années de l'exploitation du Canadien-Nord, du Grand-Tronc-Pacifique et des réseaux du Gouvernement.

Voilà l'opinion d'un homme en qui, je pense, chaque membre de cette Chambre reconnaîtra une autorité sur les questions de chemins de fer.

De son côté, M. W. F. Tye, ingénieur civil et conseil, a exprimé des vues semblables dans un livre paru en 1917 et au cours duquel il établit qu'une combinaison du Canadien-Nord, du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental raccourcirait de soixante milles le trajet actuel du Pacifique-Canadien entre Québec et Vancouver; la distance entre Montréal et Winnipeg serait ainsi de soixante-quatre milles plus courte que celle que le Pacifique-Canadien doit franchir entre ces deux villes; entre Toronto et Winnipeg, le nouveau trajet serait de vingt-huit milles plus court que celui du

Pacifique-Canadien, de 108 milles plus court que le trajet actuel du Canadien-Nord, et de 51 milles plus court que le trajet que l'on parcourt aujourd'hui en communiquant avec le Grand-Tronc. Nous obtiendrions aussi un trajet plus court et pourvu de meilleures pentes que n'en ont aujourd'hui le Grand-Tronc ou le Canadien-Nord entre Winnipeg et Vancouver.

M. Tye fait en outre observer que le Canadien-Nord possède un réseau fort piteux d'embranchements mal situés entre Ontario et Québec. Il confirme en cela les remarques que j'ai faites cet après-midi et ce soir en vous expliquant que, dans l'Est canadien, les lignes du Canadien-Nord sont une farce. Comme entreprise financière, ces lignes de l'Est du Canadien-Nord me paraissent valoir autant qu'un hôtel d'un million de dollars qui serait bâti au pôle Nord et que l'on voudrait remplir de voyageurs.

M. Tye poursuit que, pour réussir en restant indépendant, le Canadien-Nord doit se procurer un réseau qui ne peut s'établir qu'en doublant parallèlement le Grand-Tronc ou le Pacifique-Canadien, et il estime cette duplication inutile et sans valeur; mais au lieu de cette duplication, il recommande le fusionnement des lignes existantes, et c'est ce projet qui nous est soumis.

J'ai tâché, honorables messieurs, imparfaitement sans doute, de faire valoir quelques considérations qui démontrent l'opportunité d'une fusion entre ces propriétés de chemin de fer, ainsi que la somme de bénéfices devant découler de leur exploitation commune. Je me suis également arrêté, au début, à cette question: Est-il désirable de faire l'acquisition du Grand-Tronc; la proposition soumise au Parlement et que le Sénat étudie en ce moment est-elle juste et raisonnable? Je n'ai pas la présomption, et je ne me propose d'ailleurs pas de me prononcer en expert sur les problèmes de finance; il me paraît néanmoins que l'affaire que l'on nous propose revient simplement à ceci: que les obligations et les actions garanties du Grand-Tronc, et au sujet desquelles le Grand-Tronc a toujours rempli ses engagements, seront simplement transférées; c'est-à-dire que le Gouvernement continuera à satisfaire à ces obligations à même le revenu du chemin de fer, comme cela a toujours été, sur les actions de première, de deuxième et de troisième priorité et sur les actions ordinaires, dont la valeur est contestable, mais sur lesquelles le Grand-Tronc a depuis de longues années payé quel que revenu, sinon le revenu ordinaire payé

L'hon. M. ROBERTSON.

aux débetures et aux actions garanties, à savoir 4 et 5 p. 100.

La valeur de ces actions particulières donne lieu à quelque doute. Se basant sur les recommandations du rapport Drayton-Acworth, le Gouvernement fit une offre à la compagnie du Grand-Tronc, comportant qu'un paiement annuel serait effectué d'abord de \$2,500,000 par année pour augmenter après quelques années jusqu'à \$3,600,000. La compagnie du Grand-Tronc répondit: "Non, cette proposition n'est pas satisfaisante; nous voulons une plus forte somme"; et si je ne me trompe, la compagnie fixa cette somme à \$5,600,000. Il ne fut pas possible d'en venir à une entente, et, il y a environ un an, le Gouvernement mit fin aux négociations en disant: "Nous ne pouvons vous offrir davantage". Le Gouvernement croyait, et il savait sans doute aussi, que le Grand-Tronc devait nécessairement se rendre compte de sa situation financière; qu'il devait s'apercevoir que ses obligations continueraient à s'accumuler et qu'il aurait un jour à revenir auprès du Gouvernement pour accepter son offre.

Comme alternative, on offrit alors de soumettre à l'arbitrage la valeur des actions et le prix qui devait en être payé, et c'est cela que l'on propose de soumettre aux arbitres. Est-il un mode plus équitable de procéder? Je vous demande, honorables messieurs, si, dans le cas même où l'adjudication des arbitres comporterait un chiffre plus élevé que celui auquel le Gouvernement a arrêté son offre, les bénéfices devant découler de l'acquisition du Grand-Tronc et de son exploitation accessoirement à celle du réseau du National canadien, pour les diverses raisons que j'ai essayé d'approfondir, ne dépasseront pas de beaucoup l'adjudication des arbitres, à quelque chiffre qu'ils doivent l'établir, et ne réduiront pas, dans la mesure de cette adjudication, le déficit que les contribuables de ce pays doivent maintenant couvrir d'une année à l'autre?

Qu'aurions-nous à faire, à défaut de cet arbitrage? Si le Parlement décide que ce traité ne doit pas se conclure; mais que le projet soit remis à une autre session, les obligations du Grand-Tronc continueront à augmenter, et le coût actuellement excessif de l'exploitation du Grand-Tronc et du Canadien-Nord dans l'Ouest, fonctionnant comme deux corporations distinctes, restera excessif et nous continuerons à payer ces frais excessifs au lieu de les réduire au moyen d'une fusion. Je suis d'avis que le tribunal d'arbitrage ferait bon accueil au

plaidoyer qu'avancerait la compagnie du Grand-Tronc en lui représentant que, les arbitres doivent tenir compte de l'accumulation des dépenses additionnelles et des obligations encourues depuis aujourd'hui jusqu'à la date où le traité pourra éventuellement se conclure. Et je crois que chacun de nous agirait ainsi dans le cas d'un différend commercial soumis à des arbitres. Je désire donc appuyer ce bill, parce que je crois qu'il doit servir au mieux les intérêts de la population canadienne et aider à la prospérité des chemins de fer du National canadien qui intéressent directement la population du Canada.

Encore un mot au sujet du Pacifique-Canadien. Ce chemin de fer constitue, à mon avis, le meilleur et le plus beau réseau de transport qui soit au monde. Je crois aussi qu'il est administré de la façon la plus efficace possible. J'ai été employé à ce chemin de fer durant à peu près seize années, et j'en ai connu tous les préposés à son exploitation, du Pacifique à l'Atlantique, parce que mes rapports avec les employés me mettaient en contact avec tous ces fonctionnaires de la compagnie. J'ai pu me rendre compte de l'efficacité de l'administration et l'exploitation de ce chemin de fer. Or, je désire vous déclarer honorables messieurs, que, d'après moi, et bien que je puisse en cela différer d'opinion avec d'autres membres du gouvernement (je sais les déclarations qui ont été faites à la Chambre des Communes), la compagnie du Canadien-Pacifique ne se soucie aucunement de s'emparer du Grand-Tronc. Elle n'en a pas besoin. Elle a accès à presque tous les centres industriels de l'Ontario et du Québec que le Grand-Tronc atteint. Mais le Pacifique-Canadien ne désire pas voir le Grand-Tronc absorbé par le National canadien, car tant que le Pacifique-Canadien n'aura d'autre concurrent que le Grand-Tronc et que le Grand-Tronc ne s'étendra pas au delà de la partie sud de l'Ontario et du Québec, le Pacifique-Canadien ne subira qu'une légère concurrence en ce qui touche aux longs transports à d'autres endroits du Canada—ce qui est l'opération profitable. Cependant, honorables messieurs, le développement du Canada doit empêcher le Pacifique-Canadien de souffrir de l'acquisition que nous pourrions faire du Grand-Tronc; l'augmentation de l'industrie canadienne occupera amplement ces deux grands réseaux de chemins de fer; l'efficacité de l'administration du Pacifique-Canadien servira de modèle à l'administration des chemins de fer nationaux, et il est nécessaire qu'il en soit ainsi. Le National canadien lui faisant une

saine concurrence, le Pacifique-Canadien devra continuer à veiller au perfectionnement de son service. Que le service soit la borne de cette future concurrence, et la population du Canada sera bien desservie par ces deux grands réseaux.

Plusieurs autres détails mériteraient d'être examinés; mais je crains d'abuser de l'attention du Sénat.

Quelques SENATEURS: Continuez.

L'honorable M. ROBERTSON: Je pourrais noter brièvement certaines nouvelles insidieuses et trompeuses qui se publient dans quelques journaux. La chose me paraît regrettable. Je ne sais à quoi tend cette publicité. Le 23 octobre, le "Star" de Montréal, commentant le projet d'acquisition, disait en rédaction:

En faisant cette acquisition, le Gouvernement assumera des obligations s'élevant à plus de neuf millions. Même si le Gouvernement administre le chemin de fer aussi économiquement que le faisait la compagnie du Grand-Tronc, il restera un déficit de \$6,000,000 que les contribuables du Canada auront à couvrir.

Le journal fait précéder cette déclaration par un état montrant que le Grand-Tronc, exploité par la compagnie, accusera cette année un surplus de \$3,000,000; puis il dit aussitôt que si le gouvernement s'empare du Grand-Tronc, qui accusait cette année un surplus de \$3,000,000, nous assumerons un nouveau déficit de \$6,000,000. La vérité, que ce journal voulait sans doute révéler, mais qu'il n'a point révélée, c'est que le déficit général et réel de \$9,000,000, d'après son état, serait réduit à \$6,000,000 du fait de ce surplus de \$3,000,000, si le Grand-Tronc faisait partie du réseau du National canadien. Mais imaginez l'impression que laisse cet article dans l'esprit du lecteur étranger aux choses de chemins de fer. Cet article dit que le Grand-Tronc accuse cette année un surplus de \$3,000,000 et que le Gouvernement, en prenant le Grand-Tronc à sa charge, assumera des obligations pour plus de \$9,000,000 et augmentera ainsi son passif en prenant à son compte un nouveau déficit de \$6,000,000. Il en faut induire qu'il y aura un déficit de 9 plus 6, soit \$15,000,000, alors que la vérité montre que ce déficit serait réduit de 9 à 6, d'après les chiffres que le journal lui-même rapporte.

Le 1er novembre, le même journal fait remarquer—et cette remarque me paraît significative:

Le danger réel de la situation réside autre part.

Ayant précédemment commenté l'acquisition du Grand-Tronc par le Gouvernement, le journal disait en rédaction:

L'énergique démenti du président Beatty n'était pas nécessaire pour tenir le C.P.R. à l'écart de ce projet.

Alors le journal dit:

Le danger réel de la situation réside autre part. D'un commun accord, la compagnie du C.P.R. ne désire qu'une chose, dans l'intérêt du pays et dans l'intérêt de sa puissante constitution propre, et c'est un chemin de fer concurrent fortement organisé. La question importante, c'est de savoir si une administration politique est capable d'organiser une pareille concurrence. Quels résultats produisent aujourd'hui les administrations dans lesquelles la politique se mêle?

Le journal étudie la situation en Grande-Bretagne, puis aux Etats-Unis. En passant, rappelons qu'avant l'époque où ils ont pris le contrôle de tous leurs chemins de fer, ni la Grande-Bretagne ni les Etats-Unis n'avaient la moindre expérience de l'exploitation d'un chemin de fer. Nous savons tous que, dans ces deux cas, l'exploitation gouvernementale n'a pas été un succès. Mais cette maison ne suffit pas à prouver qu'un chemin de fer possédé par le Gouvernement et pourvu d'une administration indépendante établie sur un pied d'affaires, ne doive pas réussir. J'espère que les honorables sénateurs ne manqueront pas de tenir compte des sentiments que le premier ministre a exprimés dans sa lettre à l'honorable leader de cette Chambre. Je sais que tous ceux qui ont minutieusement étudié la situation depuis deux ans, qui ont aussi quelque connaissance des conditions dans lesquelles opèrent et sont exploités les chemins de fer en ce pays, sont consciencieusement d'opinion, et savent aussi que la solution proposée est la seule solution pratique du problème auquel nous avons à faire face; et que si la fusion de ces propriétés de chemins de fer s'effectue, et que si ce réalise la réduction du coût d'exploitation qui doit se réaliser, et que si nous nous procurons des facilités au moyen desquelles le chemin de fer du National canadien pourra avoir accès aux centres industriels de l'Ontario et du Québec, avec des communications avec les chemins de fer des Etats-Unis, le trafic du National canadien ne pourra qu'accroître considérablement les recettes, et les profits de son exploitation augmenteront d'autant et le déficit disparaîtra dans la même mesure. Nous devons aussi tenir compte du fait que la grande majorité de la population canadienne, ainsi que l'honorable leader du Sénat l'a fait observer ce matin, appuie la politique de la possession gouvernementale; et bien que ce bill ne comporte pas l'accaparement des services publics par le Gouvernement, qu'il ne repose pas sur ce principe, la population du Canada approuverait

L'hon. M. ROBERTSON.

ce principe de la nationalisation, si ce principe était soumis aujourd'hui à ses suffrages.

Considérons donc l'avenir, plutôt que le passé. Oublions un moment les causes et les circonstances de l'état actuel des choses, et concentrons notre esprit sur cette question: Comme représentants du peuple canadien, que devons-nous faire pour servir le mieux possible les intérêts de notre population en général? Si nous abordons cette question dans un pareil esprit et si nous n'avons d'autre objet que celui-là, il me semble qu'il ne peut y avoir qu'une seule réponse, et c'est d'accepter ce projet et de réaliser de considérables économies d'exploitation, d'augmenter considérablement du même coup l'efficacité du service. Et si, après tout cela, nous n'obtenons aucun bon résultat de cette expérience d'exploitation de ces chemins de fer devenus propriété du Gouvernement, en quelle situation nous trouverons-nous? Si nous posédons le National canadien, situé comme il l'est aujourd'hui, que rapporterait-il à une enchère, s'il est relié au Grand-Tronc dans l'Est? Relié au Grand-Tronc, il acquiert une plus-value considérable; je ne m'aventurerai pas à mentionner le chiffre de cette plus-value, mais si c'est le sort qui lui est réservé en définitive, la logique nous fait un devoir d'acquérir le Grand-Tronc et d'en faire un réseau parfait, de sorte que si la propriété publique administrée par une corporation ne réussit pas, quelque futur Parlement possédera du moins un actif qui ne manquera pas d'attirer un acquéreur. Au contraire, sans l'acquisition du Grand-Tronc, vous ne vous trouverez pas dans cette avantageuse situation.

L'honorable M. GORDON: Puis-je poser une question à l'honorable ministre?

L'honorable M. ROBERTSON: Sans doute.

L'honorable M. GORDON: J'ai compris que l'honorable sénateur estime que les lignes orientales du National canadien sont une farce. Est-ce exact?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le Canadien-Nord.

L'honorable M. GORDON: Dois-je en conclure que nous, qui avons favorisé l'acquisition du Canadien-Nord, avons été déçus?

L'honorable M. ROBERTSON: Nullement. J'ai dit que la ligne orientale du Canadien-Nord (je ne me suis peut-être pas servi exactement de ces mots, mais j'indiquais la partie de l'ancien réseau du Canadien-Nord), j'ai dit que les lignes orientales de

l'ancien réseau du Canadien-Nord, exploitées indépendamment, constituent une farce. La ligne occidentale du Canadien-Nord est la section des chemins de fer de l'Ouest canadien qui soit la plus profitable.

L'honorable M. GORDON: L'honorable sénateur a dit que les lignes de l'Est sont une farce?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui.

L'honorable M. GORDON: Telles qu'elles existent aujourd'hui?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui.

L'honorable M. GORDON: Telle qu'elles existaient lorsque nous en avons fait l'acquisition, elles valaient moins encore.

L'honorable M. ROBERTSON: Non, parce qu'elles faisaient partie d'un réseau que nous achetions et dont la portion principale avait de la valeur.

L'honorable FREDERIC NICHOLLS: Honorables messieurs, c'est avec un sentiment profond de ma responsabilité que je me lève pour adresser la parole sur cette importante question. Je crois avoir toujours loyalement appuyé le Gouvernement actuel, et mon désir est de me conformer à ses vues. Je pourrais ajouter aussi que mes intérêts personnels et matériels trouveraient plus d'avantages à suivre la ligne la moins opposée en votant, sans hésitation, en faveur du principe général du projet de loi. D'un autre côté, j'ai toujours cru personnellement aux idéals élevés du Sénat. Nous constituons le dernier tribunal d'appel contre toute loi mal conçue ou adoptée à la hâte, et nous sommes ici pour agir dans le meilleur intérêt du pays, quels que soient nos sentiments personnels. Je dois avouer que la ligne de conduite à suivre m'a beaucoup préoccupé. J'ai tenté de me prouver, comme partisan du Gouvernement, que je pouvais croire qu'il avait donné à cette question toute la considération juste et nécessaire qui me permettrait de voter pour le bill, sans hésitation, tel qu'il a été présenté ailleurs. Cependant, je regrette de dire que ma conclusion finale a été que je manquerais à mon devoir envers moi-même et mon pays si je n'avais pas le courage de me lever ici et de dire ce que sont mes sentiments sur ce projet. Je ne m'oppose pas, honorables messieurs, à la nationalisation des chemins de fer; je ne m'oppose pas à l'acquisition du réseau du Grand-Tronc; mais je m'oppose de toutes mes forces à la folie du pays qui, en ce moment particulièrement, s'engage avec si peu d'étude et

de considération dans ce qui sera sans doute la plus grande transaction qui fût jamais présentée au Parlement. C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai écouté, ce matin, le leader de cette Chambre, leader respecté des deux partis. Je crois qu'il s'est surpassé dans son discours et, en tout cas, il a surpassé tous les efforts qu'il a faits depuis que je suis entré au Sénat. Mais, nonobstant son brillant talent, je crois que, sous plusieurs rapports, ses arguments tendaient plutôt vers le renvoi à plus tard. Inutile de dire que je ne voudrais pas recourir à un raisonnement manquant de quelque manière de bienveillance envers lui. Je ressens envers mon honorable leader ce que, sans doute, il ressent à mon égard.

To his virtues ever kind
To his faults a little blind;

et j'ai l'intention de conserver ma cécité pour plusieurs des raisonnements qu'il a développés parce qu'ils n'ont pas une importance sensible relativement à la question que je me propose de discuter.

Cependant, il y a deux ou trois sujets que je crois de mon devoir de traiter. Je puis dire que le brillant discours de l'honorable leader du Gouvernement m'a presque fait oublier mon serment d'office. Mais je crois que ce serment nous impose l'étude complète de toutes les affaires d'Etat. Nous jurons de faire de notre mieux, que ce mieux soit bon, ou indifférent, pour le service du pays, et nous jurons d'étudier loyalement et attentivement toutes les mesures importantes qui peuvent se présenter devant le Parlement, puis de voter selon nos sincères convictions.

L'honorable leader du Gouvernement a mentionné le fait que la plupart de nos premières lois touchant les chemins de fer ont été autant d'erreurs. Je crois que c'est là l'argument le plus fort qu'on puisse trouver pour retarder l'adoption du présent projet de loi tant que nous n'aurons pas à notre disposition plus de renseignements que ce qu'on nous a donné jusqu'ici. Il est bon de courir des risques; mais la conduite de l'honorable sénateur me rappelle celle de cette dame qui disait à son mari: "Je viens d'acheter un billet de loterie à tirer sur un auto." "Oui," dit le mari, "mais combien de chances y a-t-il?" "Oh," reprit la dame, "c'est justement ce qui m'a décidée. Il y a mille chances et nous ne pouvons pas manquer de gagner avec autant de chances." Dans le cas qui nous occupe, nous avons mille chances de commettre une erreur. L'honorable sénateur nous a dit qu'il

y avait quarante, ou cinquante compagnies filiales. Chacune de ces compagnies a des centaines de ramifications se rattachant à ses diverses dettes et à l'entretien et l'outillage de ses propriétés. J'avoue que j'ai trop peu de renseignements sur ces questions pour me permettre de prendre une décision en ce moment. J'ai soigneusement lu tous les discours prononcés ailleurs et qui figurent dans le "Hansard"; j'ai lu attentivement les journaux pour chercher des renseignements, et cependant, je sens, je ressens consciencieusement que je n'ai pas trouvé les renseignements que je désirais pour porter un jugement parfaitement éclairé et sans préjugés, non sur la sagesse de l'acquisition, mais sur la sagesse de conclure une aussi importante affaire avec les maigres renseignements qui ont été fournis au pays durant seulement deux ou trois semaines.

Quand on fait une acquisition, dans le monde des affaires, on étudie toujours deux importants facteurs. Le premier est: le prix est-il juste et susceptible de rapporter un profit à l'acheteur? Le second est: le moment est-il opportun? Messieurs, nous n'avons pas discuté le prix, parce que nous avons décidé de déléguer nos responsabilités à un bureau d'arbitrage qui décidera cette question sans que le Parlement ait rien à dire sur ce qui concerne les conditions de l'achat. Cela, en soi, n'affecterait pas aussi sérieusement mes vues si on nous avait donné une copie de l'arrangement qui doit être soumis aux actionnaires du Grand-Tronc. En réalité, je crois que cet arrangement n'existe pas, et le Parlement du Canada se trouve placé dans cette position vexante qui fait qu'on nous demande d'adopter un projet et de donner un blanc-seing, cependant que les actionnaires du Grand-Tronc se trouvent dans une posture bien plus favorable, parce qu'on ne leur demande pas d'exprimer une opinion tant qu'ils n'auront pas vu une copie de cet arrangement signé, scellé et livré—un arrangement dans lequel le Parlement n'aura pas eu son mot à dire et que, de fait, il ne pourra voir tant que la transaction ne sera pas accomplie. Je ne crois pas que ce soit placer le Parlement dans une position raisonnable et je ne puis pas voir quels maux surviendraient si le bill était ajourné à la session prochaine. Sur ce point, je suis parfaitement d'accord avec l'amendement proposé par mon honorable ami de Middleton (l'honorable W. B. Ross), demandant de remettre l'étude de cette question à la prochaine session. Pendant

L'hon. M. NICHOLLS.

l'intervalle, nous pourrions nous procurer plus de renseignements, enquêter et nous former une meilleure idée de l'opinion publique sur l'opportunité d'une entreprise aussi considérable. On présume que le Parlement se réunira d'ici à trois mois, Alors, devons-nous présumer que, si cette question, qui nous est tombée aussi subitement que la foudre du ciel bleu, n'est pas réglée dans deux ou trois semaines, le Canada devra souffrir considérablement? Je crois que l'honorable leader du Gouvernement a exposé la situation exacte quand il a fait comprendre que la conclusion de cette affaire est absolument nécessaire à la solvabilité du chemin de fer national. C'est le pire argument qui se puisse placer devant un bureau d'arbitrage. Dans la vie commerciale, ce n'est pas l'habitude, si un individu, ou une corporation désire acheter un article quelconque, ou une propriété d'aucune sorte, de faire précéder la discussion par la déclaration que "si nous ne pouvons pas l'acheter de vous, cela indiquera le défaut de valeur de notre propre entreprise." Je crois que cette déclaration du leader du Gouvernement disant que cet achat est absolument nécessaire à la bonne exploitation de notre réseau d'Etat actuel, suffit pour intimider aux arbitres qu'ils doivent donner une grande valeur à l'actif qu'on soumet à leur adjudication. Cela, après tout, n'est pas si important, si le Parlement, le représentant du peuple, avait une occasion d'exprimer une opinion après la décision. Je crois que l'on a proposé que la décision des arbitres fût sujette à une ratification finale du Parlement, mais cet amendement n'a pas été adopté et il ne se voit pas dans le bill actuel.

Je ne compte pas discuter à fond la question financière; mais je crois qu'avant d'assumer une si lourde responsabilité, nous devrions au moins tenir compte de la situation financière actuelle du pays. Dans le monde commercial ordinaire, quand on conclut un arrangement, ou que l'on fait un achat, l'acheteur voit tout d'abord s'il est en mesure de payer. En conséquence je n'ai pas à m'excuser si j'expose aux honorables membres du Sénat quelques faits touchant notre position financière au moment actuel. Je m'occuperai brièvement, peut-être trop brièvement, de quelques faits et chiffres qui, je crois, pousseront les honorables sénateurs à considérer l'importance de la situation financière dans l'étude finale de toute ligne de conduite que nous pourrions décider au sujet de l'adoption de ce projet de loi. Il y a cinq ans, l'intérêt sur notre dette fédé-

rale était seulement de 133 millions de piastres par année. Aujourd'hui, après si peu de temps, il est de 115 millions. En sus de ces 115 millions, il y a une dépense annuelle de 30 à 40 millions pour les pensions, ou un total défini de 150 millions par année, auxquels on doit ajouter les déficits de nos chemins de fer nationaux, ou probablement quelque 25 millions, ce qui fait un grand total de 180 millions. L'estimé global de nos revenus pour l'année, y compris les douanes et les contributions indirectes, la taxe des profits de guerre et l'impôt sur le revenu, etc., est de 280 millions, ce qui laisse un reliquat de seulement 100 millions pour les dépenses ordinaires et extraordinaires. Je ne crois pas me tromper, messieurs, en disant que nos dépenses totales de cette année se chiffreront à 700 ou 800 millions — plus près de 800 millions — si on comprend les frais de démobilisation et les dépenses sur le compte du capital, laissant ainsi un déficit de plus de 500 millions. Au cours des dernières années on nous a tellement accoutumés à traiter par de grosses sommes que ces chiffres n'ont peut-être pas l'effet qu'ils auraient eu il y a quelques années; mais quand nous réfléchissons que nous aurons un déficit de plus de 500 millions, cette année-ci, en sus des dépenses estimées, et de 650 millions en sus des dépenses estimées il y a cinq ans, il est certainement temps de s'arrêter et d'étudier attentivement une question qui promet d'ajouter un autre demi-milliard à notre passif. Nous savons qu'on ajoutera à notre passif un montant d'un demi-milliard. Nous savons qu'on doit aussi déduire de ce chiffre un certain montant d'actif; mais le passif est fixe et l'actif est problématique.

J'ai remarqué, comme l'ont fait sans doute les honorables sénateurs, que le sous-ministre des Finances, M. Boville, a, l'autre jour, soumis à un comité du Parlement un état montant qu'en sus de la dépense au compte du capital de \$529,122,445, couverte par les estimations de l'année fiscale courante adoptées par le Parlement en session régulière, on doit ajouter les suivantes: Pour payer les frais de séquestre du Grand-Tronc, y compris les intérêts et le déficit sur l'opération: 15 millions; prévisions-pour crédit à la Grande-Bretagne et pays alliés, 125 millions. Ces chiffres augmentaient les obligations du pays, — en plus des dépenses courantes — jusqu'à un montant de \$699,122,445. Depuis que cet état a été présenté, j'ai vu des estimations supplémentaires qui se chiffraient à 62 millions de plus.

Or, honorables messieurs, il est très bien, durant cette heure de prospérité, de nous

féliciter sur notre habileté à faire face aux dépenses, il est très bon de sentir que nos emprunts de la Victoire ont eu un grand succès — et je compte que le succès de l'emprunt qui se prépare sera aussi grand. Mais les chiffres que je viens de lire entraînent à d'autres emprunts de la Victoire de plusieurs centaines de millions, pendant plusieurs années à venir; et la question est de savoir si le pays sera alors aussi prospère pour couvrir ces emprunts qu'il l'est aujourd'hui. Actuellement, nous profitons d'une balance avantageuse du commerce, parce que nos exportations excèdent de beaucoup nos importations. La raison de cette balance favorable se trouve dans le prix élevé du blé et des autres produits agricoles. Mais, heureusement, ou malheureusement, nos tableaux du commerce sont en dollars et non en tonnage. Aujourd'hui, le cultivateur reçoit \$2.25 le boisseau de blé qu'il vendait \$1.00 il y a quelques années. La raison en est que les contrées dévastées de l'Europe n'ont rien produit et que, comme les autres pays qui ont de quoi exporter, nous pouvons vendre le surplus de nos produits moyennant un prix très élevé. On peut cependant présumer raisonnablement que les pays producteurs de blé, en Europe, pourront, maintenant que la guerre est finie, atteindre rapidement une aussi grande mesure de production que durant la période d'avant-guerre et cela limitera notre commerce futur d'exportation jusqu'à un certain point. Dès que notre commerce futur d'exportation sera limité, les prix devront baisser; et bien que notre tonnage disponible pour l'exportation puisse augmenter, nos recettes en dollars décroîtront certainement. En 1917, date où il a atteint son apogée, notre commerce étranger s'est élevé à \$2,552,000,000. Ce chiffre était de 250 p. 100 plus élevé que celui de 1915 et de 350 p. 100 plus élevé que celui de 1914. En 1912, nos importations ont excédé nos exportations de 293 millions; mais cette balance s'est transformée en 1917 et, au lieu de nous être défavorable de 293 millions, elle est arrivée à 542 millions en notre faveur. C'est à cause de cela, à cause de la guerre et de la prospérité qui nous est survenue pendant la guerre, que nous avons pu supporter nos fardeaux financiers. C'est parce que ce torrent d'or payé pour les munitions, les fournitures de guerre, le blé, tous nos produits agricoles, tous les produits de la laine et tout ce que le Canada peut produire, s'est précipité dans notre pays que nous avons pu faire face aux obligations que nous avons assumées. Pensez-vous, messieurs,

que cela puisse continuer? Est-il sage de penser que cela puisse continuer? Personne ne désire plus que moi — et je crois que tous les honorables sénateurs le désirent aussi — voir cet état de choses continuer; mais jamais marée ne s'est produite sans reflux subséquent. On ne peut nier que nous avons atteint l'apogée, et les rapports commerciaux en font preuve. Notre balance de commerce, si favorable, diminue peu à peu et, à mes yeux, il est douteux que nous puissions nous trouver dans une position financière qui nous permettra de supporter, d'année en année, un fardeau de plusieurs centaines de millions en sus et au delà des revenus annuels de l'impôt.

Le statisticien du Gouvernement a estimé que la valeur globale actuelle de toutes les ressources du pays équivalait à environ dix-sept milliards. Je veux être prudent au sujet de ces chiffres, et c'est pour cela que je les emprunte au rapport officiel du bureau des statistiques du Canada, telles que publiées dans le "Bulletin Officiel Canadien." Je demanderai l'indulgence du Sénat pour donner les détails de cette compilation, détails aussi instructifs que révélateurs. Je ne m'excuse pas de lire ici ces chiffres parce que, selon moi, tous tant que nous sommes, nous devrions être renseignés sur des questions d'une importance aussi vitale pour le pays. C'est avec grandiloquence que nous parlons de nos ressources inexploitées, et il est vrai que nous en possédons, mais ces ressources ne sont pas illimitées. Il est aussi vrai que, si nous voulons entreprendre le développement de ces ressources, nous devons trouver des capitaux pour ce développement; et, si nous voulons des capitaux, nous devons économiser et travailler. C'est ici que nous devons trouver les capitaux nécessaires à ce développement si nous ne voulons aller les chercher en dehors, et si nous devons les chercher en dehors, nous devons d'abord démontrer que le Canada est prospère et qu'il n'est pas surchargé d'obligations, et cela afin de retenir la confiance des capitalistes étrangers. Voici les articles de cet inventaire de la richesse nationale du Canada:

Tableau 1.—Inventaire de la richesse nationale du Canada.

Articles.	Valeur estimée actuelle.
Agriculture:	
Terres améliorées	\$ 2,792,229,000
Bâtisses	927,548,000
Instruments aratoires	387,079,000
Bétail	1,102,261,000
Pêcheries—Total des capitaux engagés	47,143,125

L'hon. M. NICHOLLS.

Tableau I.—Inventaire de la richesse nationale du Canada.

Articles.	Valeur estimée actuelle.
Mines—Valeur des bâtisses et outillage	140,000,000
Manufactures—Usines et capitaux engagés	2,000,000,000
Chemins de fer	2,000,000,000
Tramways urbains	160,000,000
Canaux	123,000,000
Marine marchande	35,000,000
Télégraphes	10,000,000
Téléphones	95,000,000
Propriété foncière et édifices des cités et villes (d'après l'évaluation de 140 localités	3,500,000,000
Vêtements, mobilier et effets personnels	800,000,000
Monnaies et or ou argent non monnayés:	
En dépôt chez le receveur général	119,000,000
Espèces en banques	82,000,000
Valeur des pièces monnayées	7,500,000
Marchandises importées en magasin	250,000,000
Production courante:	
Agriculture	1,621,028,000
Pêcheries	39,000,000
Forêts	175,000,000
Mines	190,000,000
Manufactures	2,400,000,000
Total	\$19,002,788,125

Ces chiffres ne sont pas les miens, ils appartiennent au "Bulletin Officiel" et viennent du bureau des Statistiques. Le "Bulletin" ajoute:

Le bureau des statistiques explique que, même si ce tableau forme un total de plus de dix-neuf milliards de dollars, il y existe des répétitions qui diminuent ce total. Par exemple, sous le chef "Propriétés foncières et édifices" on trouvera des "Usines" mises sous le chef "Manufactures". Les statistiques données pour montrer la production manufacturière courante semblent négliger le fait qu'en additionnant des items comme les produits du blé, de la farine, et de la boulangerie, on ajoute à la valeur des matières premières, comme on le fait, du reste, en comptant le minerai de fer, le fer en gueuses ou en lingots, les barres, fils, etc. Le bureau des statistiques croit qu'un estimé libéral des richesses du Canada atteindrait de seize à dix-sept milliards.

Or, messieurs, notre dette nationale est actuellement d'à peu près deux milliards. Nous tentons d'y ajouter un demi-milliard pour en faire une dette de deux milliards et demi en face d'un capital engagé de seize milliards. Je ne dis pas que cette proportion soit trop élevée. Chacun de vous, messieurs, peut l'estimer comme il le désire et aussi intelligemment que moi-même. Cependant, ce que je veux établir, sans m'opposer à l'acquisition du Grand-Tronc par le Gouvernement, ce qui peut être excellent en son temps, c'est que le cas n'est pas si pressé, si désespéré que nous devions

trancher cette question qui n'a été devant le public que depuis trois semaines. En justice pour nous-mêmes et pour le pays, nous devrions prendre notre temps, nous devrions nous accorder le bénéfice du doute et, quand nous nous réunirons de nouveau pour voter au sujet de cette acquisition projetée, nous pourrions le faire intelligemment, conscients que nous avons agi au mieux de notre jugement et que nous ne ne nous sommes pas précipités pour donner notre appui à une entreprise imprudemment pressée laquelle pourrait signifier, non seulement pour nous-mêmes, mais surtout pour les générations futures, l'imposition d'un fardeau d'impôts qui restreindrait davantage notre développement national.

Je ne désire pas faire trop durer mes citations de chiffres; mais je crois qu'il serait de l'intérêt du Sénat et du pays de comprendre quelle proportion existe entre nos obligations et notre dette nationale; de saisir le rapport qui existe entre notre revenu et nos dépenses et, enfin, de voir si cette grave question vient ou non en temps opportun.

On nous a montré Croquemitaine en nous disant que si nous ne décidons pas immédiatement que le gouvernement du Canada achète ce réseau, le Pacifique-Canadien l'absorbera. Pour moi, je ne crois pas que cela soit possible. Je crois que l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable W. B. Ross), quand il nous a lu, cet après-midi, des extraits des statuts du Canada, et aussi des extraits de la loi des chemins de fer que nous avons adoptée au cours de la dernière session, a fait voir la fausseté de cette prétention que le Pacifique-Canadien pouvait acheter le réseau du Grand-Tronc sans le consentement et la sanction du Parlement du Canada. Cependant, il est peut-être intéressant de lire à ce sujet les observations faites par le président du Pacifique-Canadien, dans un discours prononcé à Montréal pendant l'organisation de la campagne pour l'emprunt de la Victoire dans cette ville. Il dit :

On devra me pardonner tout d'abord si j'attire votre attention sur le fait que la loi défend absolument tout arrangement par fusion ou combinaison des recettes entre le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc, ou toute ligne louée par cette compagnie et sous sa direction. En second lieu, le Grand-Tronc double souvent les lignes existantes du Pacifique-Canadien, ce qui rendrait son acquisition à la fois inutile et peu sage. Troisièmement, on ne saurait séparer le Grand-Tronc du Grand-Tronc-Pacifique et de ses dettes énormes—dettes qu'aucune corporation du Canada ne voudrait assumer, je le crois, même si elle le pouvait. Enfin, l'acquisition du

Grand-Tronc, ou d'aucune de ces lignes, n'a jamais été suggérée au Pacifique-Canadien, pas plus que par le Pacifique-Canadien, et cette question n'a jamais été prise en considération d'aucune manière, et par aucun moyen, direct ou indirect.

Je comprends, messieurs, que je fais perdre le temps du Sénat...

Quelques SENATEURS: Pas du tout, continuez.

L'honorable M. NICHOLLS: ... et, plus encore, je crois que lorsque ce projet de loi sera présenté au comité général, si jamais il y vient, j'aurai autre chose à dire au sujet de certains amendements qui, s'ils sont acceptés, pourront modifier les effets de l'adoption de ce bill tel qu'il nous est actuellement présenté. Je veux répéter ce que j'ai dit au commencement de mes remarques, c'est-à-dire que je comprends parfaitement ma responsabilité. Se lever et critiquer les actes du Gouvernement n'est pas chose facile pour un sincère partisan du Gouvernement; mais, d'un autre côté, il est un point de vue que je désire faire ressortir et je vous demande ceci: si, placés sur la route, vous voyez, dans une auto, vos amis prendre une courbe dangereuse et si vous faites un signal pour les préserver d'un danger pouvant les conduire à leur perte, ne croyez-vous pas avoir fait votre devoir envers ces amis?

Etant donné que nous discutons une loi touchant les chemins de fer, je crois, messieurs, devoir attirer votre attention sur cet avis, probablement le mieux connu en ce qui regarde les chemins de fer et qu'on trouve dans tous les cantons, partout où la voie ferrée traverse une grande route. Cet avis est bien placé, il est simple et son but est de préserver le public des dangers. Il se lit: "Arrêtez, regardez et écoutez". Or, messieurs, je voudrais dire, en parlant de ce projet de loi, qu'à mes yeux, il serait sage pour nous de nous arrêter tant que nous n'aurons pas les renseignements suffisants pour nous permettre de porter un jugement intelligent avant que de voter sur une question aussi importante. Je dis aussi que nous devrions regarder soigneusement et examiner les nombreuses ramifications des multiples compagnies filiales qui peuvent avoir une foule de dettes inconnues, et nous devrions de plus étudier soigneusement toutes les questions internationales qui peuvent être soulevées au sujet de l'exploitation de 1,600 milles d'un réseau en pays étranger. Mais, par-dessus tout, permettez-moi de dire, messieurs, que nous devrions écouter le jugement sortant de la

voix du peuple du pays, lui qui n'a pas exprimé d'opinion pour ou contre le projet, parce que ce projet ne lui a été soumis, comme au Parlement, que depuis une période de trois semaines. Je serais heureux de voter en faveur de cette acquisition si je savais que le pays n'en souffrirait pas. Je ne m'oppose nullement au principe de l'acquisition par l'Etat; mais je déclare qu'il est imprudent et peu sage, de la part du Parlement, et surtout de la part du Sénat, de prendre une décision hâtive, et cela sans raisons suffisantes. En conséquence, je crois qu'il serait sage de notre part, avant de lancer le pays dans une dépense d'un demi-milliard, dépense que nous ne pourrions racheter une fois faite, de nous arrêter, de regarder et d'écouter.

L'honorable NATHANIEL CURRIE: Messieurs, quand la rumeur s'est tout d'abord répandue que le Gouvernement pourrait bien acquérir le réseau du Grand-Tronc, j'étais d'opinion qu'il serait mieux d'attendre jusqu'à ce que notre système actuel d'exploitation des chemins de fer ait été éprouvé. Cependant, quand nous avons su que le Grand-Tronc ne pouvait pas remplir ses obligations, et cela à cause du Grand-Tronc-Pacifique, et que le Gouvernement devrait prendre les obligations de ce réseau et mettre en exploitation les parties les moins rémunératrices des réseaux combinés, j'en suis venu à la conclusion que le Gouvernement devrait prendre ce réseau du Grand-Tronc tout de suite, et cela surtout parce que le réseau actuel du Gouvernement est tout en longueur, manque de largeur et manque aussi complètement d'embranchements nourriciers. Le réseau du Grand-Tronc ajoutera la largeur nécessaire au réseau du Gouvernement et lui donnera ses embranchements voulus, ce qui permettra à tout le système combiné de payer ses obligations déterminées. En outre, cela permettra de grandes économies en évitant le dédoublement des termini, des services administratifs, des services de trains, des impressions, annonces, etc.

Aucun doute n'existe au sujet de la valeur de la propriété du Grand-Tronc. La plus grande partie de son réseau traverse les parties les plus riches des provinces de Québec et d'Ontario. Les principales objections soulevées contre l'acquisition de ce réseau semblent basées, d'abord, sur la crainte que le Gouvernement ne se trouve en difficultés avec celui des Etats-Unis au sujet du réseau américain. Si les honorables sénateurs veulent bien examiner les chiffres statistiques, il constateront que les Etats-

Unis envoient au Canada, en tonnage, environ le double de ce que le Canada leur envoie, et que cette énorme quantité de marchandises achetées aux Etats-Unis passe surtout sur les voies du Grand-Tronc aux Etats-Unis. Les Américains sont des commerçants habiles et leur simple dépit ne saurait jamais leur faire faire quelque chose de désavantageux pour eux; ils n'ont pas davantage l'intention de mettre obstacle au commerce sur le réseau américain du Grand-Tronc, du moment que ce réseau leur permet d'expédier leurs marchandises ici. Avec le temps, je crois que nous constaterons, au contraire, qu'au lieu de créer des obstacles ce réseau américain nous aidera. Les Etats-Unis désirent voir leurs trains atteindre les grandes villes canadiennes, comme ils désirent voir des trains canadiens toucher les grandes villes américaines; et ils nous donneront toutes les facilités voulues pour établir cet échange de commodités entre les deux pays. Nous avons, dans le pays, plus de trois cents compagnies industrielles qui dépendent de compagnies américaines et, par conséquent, je ne crois pas que les Etats-Unis veuillent faire quoi que ce soit pour nous empêcher d'exploiter des chemins de fer dans leur pays. En réalité, et comme les choses sont actuellement, ces lignes appartiennent à des actionnaires anglais, et je crois que, si un changement doit se produire, les Américains préféreraient voir le peuple canadien posséder ce réseau plutôt que le peuple de la Grande-Bretagne.

Une autre objection semble être la crainte de l'issue de l'arbitrage. Il n'y a pas de doute que cette objection ne manquait pas de fondement, il y a deux ou trois semaines; mais, depuis qu'on a nommé le troisième arbitre, je crois qu'il est impossible au Canada de trouver autre chose que la justice dans cet arbitrage.

On dit encore, comme objection, que le gouvernement canadien ne saurait exploiter un aussi vaste réseau de chemins de fer. En réponse à cela, je dirai qu'on n'a jamais entendu dire, dans le monde des affaires, qu'on abandonne une entreprise étendue et pleine de promesses de crainte de la voir plus tard mal dirigée. Pour résoudre ce problème de la direction, je proposerais, messieurs, qu'une fois que le Gouvernement aura acheté le réseau du Grand-Tronc, tous les chemins de fer du Gouvernement et toutes les lignes de steamers soient fusionnés avec le Pacifique-Canadien et que le Gouvernement prenne des actions dans la compagnie fusionnée pour toutes ses proprié-

L'hon. M. NICHOLLS.

tés, ce qui représenterait environ 40 p. 100 des actions de la compagnie fusionnée. Nous savons tous que, depuis la Confédération, le Canada a continuellement voté aux chemins de fer, d'année en année, des subsides, des octrois de terres et des garanties d'obligations au montant de centaines de millions de dollars. L'honorable chef de l'opposition disait, ce matin, que cela se montait à un milliard. En vertu de l'arrangement que j'ai suggéré ces dépenses énormes cesseraient à jamais et, au lieu de payer de l'argent, nous recevions tous les ans des dividendes sur nos actions.

On pourra dire que cela créerait un énorme monopole; mais ce serait un monopole excellent et dont tout le peuple du pays profiterait. Avec un seul système de chemin de fer il serait pratique et avantageux de relier tous les grands centres de population par des trains parcourant 60 milles à l'heure. Il serait aussi possible de mettre au service des traversées de l'Atlantique des navires faisant 25 nœuds et correspondant, à Halifax, avec les trains de 60 milles à l'heure, pour toutes les villes du Canada et des Etats-Unis du Nord-Ouest.

C'est un fait reconnu que le commerce suit toujours les meilleures lignes de transport, et une compagnie comme celle que je viens d'esquisser serait la plus étendue et la plus efficace du monde, tant sur terre que sur mer. Cela amènerait du commerce au Canada dont le développement avancerait à très grands pas.

Quelques critiques disent que ce projet de loi est pressé avec une hâte indue. Ils semblent ainsi oublier que cette question est devant le pays depuis bientôt deux ans. On l'a discutée dans la presse comme devant le Parlement, et je crois que c'est présentement la troisième session durant laquelle ce projet est plus ou moins débattu. Comme je comprends la question, le Gouvernement, après une longue série de conférence, a fait une offre définie au Grand-Tronc pour l'acquisition de son réseau, offre considérée par ce dernier comme si basse qu'il a refusé de l'accepter. Cependant, la compagnie a finalement accepté et, quand elle l'a fait, il me semble qu'il appartenait au Gouvernement, auteur de la première offre, de s'occuper de la question et c'est ce qu'il a fait. Si je comprends bien, l'offre n'a été acceptée que depuis quatre semaines et, en recevant l'acceptation, le Gouvernement a immédiatement commencé à agir en demandant au Parlement de ratifier l'arrangement.

En terminant, je dois ajouter que j'ai étudié cette question soigneusement. J'ai lu

les discours prononcés au Parlement et en dehors du Parlement et j'en suis venu à la conclusion que le Gouvernement pouvait maintenant prendre le réseau du Grand-Tronc en vertu de la présente mesure que je me propose d'appuyer de mon vote.

L'honorable GEO. G. FOSTER: Messieurs, quiconque sait apprécier l'importance et la signification de la dette nationale et de la dette personnelle ne peut s'empêcher d'être conscient de la grande responsabilité qui lui incombe quand il doit étudier un projet d'une aussi grande importance que celui qui a été soumis avec une habileté consommée par le leader du Gouvernement, et qu'il doit donner un vote sur ce sujet. Je n'ai pas l'intention de demander au Sénat d'écouter une discussion académique sur la question de l'acquisition par le Gouvernement ou l'Etat; je ne veux pas davantage entrer dans tous les détails qui ont rempli la presse et les discussions du Parlement canadien et d'autres pays depuis des mois touchant la propriété et l'exploitation des réseaux du continent par l'Etat. Cependant, à mon titre de représentant d'une province, je désire que le Gouvernement du pays donne le plus grand soin à l'étude de la résolution qui a été présentée cet après-midi par l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable W. B. Ross), et offre à ceux d'entre nous qui désirent réellement comprendre cette proposition, une véritable occasion de connaître toute la vérité sur cette grande question.

Comme l'honorable sénateur de Toronto (l'honorable M. Nicholls), je ne puis pas déclarer que, plus tard, quand le peuple canadien aura eu tout le temps voulu pour étudier la question; quand on nous aura donné les renseignements qui nous manquent actuellement, que ce ne sera pas le devoir du peuple et le mien d'appuyer l'achat du réseau du Grand-Tronc par le Gouvernement. Mais ce que je répète au Sénat avec la plus grande sincérité, c'est que, tenant compte de la situation financière du pays, sachant qu'à ce moment nous ne connaissons pas le montant maximum de notre dette nationale, sachant, comme je le sais, que nous avons d'énormes dettes se rattachant à la guerre et qui ne sont pas réglées; ainsi que de grandes obligations touchant le rétablissement des soldats et d'autres grands projets nationaux, c'est que, dis-je, il incombe au Sénat d'hésiter beaucoup avant d'engager le pays dans des dépenses comme celles que représente l'achat du réseau du Grand-Tronc à l'heure actuelle.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable ministre du Travail (l'honorable M. Robertson), cet après-midi. Je l'ai vu s'étendre sur les questions de milles de lignes, d'arrangements de circulation et sur les vastes affaires faites par les compagnies de chemin de fer du Canada; mais je dois dire à l'honorable sénateur qu'il ne m'a nullement convaincu que les résultats qui se sont produits à la suite de l'acquisition et l'exploitation par le gouvernement aux Etats-Unis, ne se produiront pas ici même si nous avons un monopole des réseaux comme celui qu'il nous a décrit et qu'il nous a dit désirer. Si, en dépit de l'énergie, de l'habileté et du courage avec lequel il a adopté cette politique, le peuple des Etats-Unis, désirant qu'elle ait du succès, croyant pouvoir réussir, n'obtient qu'une faillite malheureuse, quel droit a un honorable ministre de penser qu'il peut faire réussir cette même politique au Canada en dépit du désastre qui s'est produit chez nos voisins du sud.

Quand je suis allé aux Etats-Unis, durant les mois qui ont précédé l'accaparement des chemins de fer de ce pays, tout le monde était plein d'enthousiasme pour ce projet soumis au peuple et tous comptaient sur le succès énorme qui devait se produire. Les taux de transport des marchandises devaient baisser comme aussi ceux des voyageurs; on devait avoir une meilleure administration; mais, au contraire, quel a été le résultat? Dès après les trois premiers mois qui ont suivi la nationalisation des chemins de fer jusqu'à ce jour, on a eu un système de chemin de fer déplorable et désorganisé. Il n'est pas aux Etats-Unis un homme qui aurait le courage de dire qu'il veut voir le gouvernement garder l'administration ou la propriété des lignes de chemin de fer des Etats-Unis. Il n'est pas de journaux ou de magazines qui osent soutenir cette prétention, ni dire qu'il est bon que le peuple conserve cette administration. Et cependant, nos ministres désirent nous forcer à adopter une ligne de conduite qui n'a apporté que des malheurs là-bas comme elle en apportera ici.

Jetez les yeux de l'autre côté de l'Atlantique et voyez les résultats qui se sont produits en Angleterre et dans tous les autres pays, sauf exception possible de l'Allemagne, par l'administration et l'exploitation des chemins de fer d'Etat. Ayant à l'esprit l'expérience des autres, tout individu qui viendra me dire que je dois appuyer l'exploitation nationale des chemins de fer dans mon pays devra jouer cartes sur tables et me prouver que le succès cou-

L'hon. M. FOSTER.

ronnera le projet avant que je crois un seul mot de ses paroles; et, que je sache, ni le Gouvernement ni aucun de ses membres ne l'a encore fait ou tenté de le faire.

On a dit que, peut-être, les résultats obtenus aux Etats-Unis ne se produiraient pas ici. Mais l'état de choses est le même dans les deux pays et nous n'avons pas le droit d'attendre d'autres résultats. Tout d'abord, le peuple américain a dû payer 600 millions de plus par année en frais de transport que sous l'administration des compagnies particulières, par suite de l'augmentation des taux et du prix des billets. Les réseaux sont en déficit d'environ 400 millions et il n'est pas un homme public qui oserait aujourd'hui nier que toute cette tentative n'ait misérablement échoué. Si tous les chiffres donnés au sujet des chemins de fer nationaux, de l'accomplissement de l'échange de commerce et de la possibilité d'utiliser ce que l'on a décrit comme un système pourri que cette Chambre est forcée d'acquiescer, peuvent être prouvés, je ne veux pas dire que je ne serais pas prêt, plus tard, à approuver l'acquisition du réseau du Grand-Tronc à un prix raisonnable; mais je dis que c'est faire du camouflage que de prétendre devant le peuple que parce que nous avons acheté le Nord-Canadien, nous sommes liés et attachés au principe d'acheter le Grand-Tronc. Quelle histoire a été donnée devant cette Chambre touchant notre obligation d'acheter le Nord-Canadien? Tout d'abord, nous étions en pleine guerre. Il n'y avait personne dans tout le pays qui ne fût rempli de craintes au sujet de ce qui pouvait s'y produire, ou de ce qui pourrait arriver à nos soldats d'outre-mer, et nous avons fait tout notre possible pour tenir bon jusqu'à la fin de la guerre et jusqu'au retour de nos soldats. Que nous a-t-on dit pour nous faire acheter le Canadien-Nord? "Si vous n'achetez pas le Canadien-Nord, vos banques et vos compagnies fiduciaires, vos autres chemins de fer et vos garanties municipales et toutes les provinces du pays seront ruinés et votre crédit national disparaîtra." La première idée qui nous est venue, c'est que nous pourrions donner de joie aux ennemis et, du moins pour ma part, quand cette idée m'est venue, j'ai dit: "Non, s'il est nécessaire, pour sauver le crédit du Canada, pour promouvoir le bien-être des institutions du pays, de tenir bien haut notre drapeau jusqu'à la fin de la guerre, quelque prix que cela nous coûte, je voterai en faveur de l'acquisition du Canadien-Nord". Mais, quelle est l'histoire qu'on raconte, aujourd'hui, au pays et au Sénat? Tout danger d'invasion al-

lemande est disparu, tout danger est disparu pour nos soldats. Nous pouvons, dans cette Chambre, réfléchir et peser soigneusement les aspects commerciaux de cette transaction. Et, que nous raconte-t-on? La même histoire qu'auparavant? Non. Il n'y a pas de banqueroute menaçante pour le pays, pas de malheurs pour le pays, pas de ruine pour nos institutions canadiennes, mais seulement, nous voyons des courtiers, ou d'autres personnes venir de Londres et nous dire: "Nous vous devons de l'argent que nous ne pouvons payer, achetez ce que nous avons et que le prix en soit fixé par l'arbitrage." Je dis, messieurs, que les conditions sont différentes, aussi diamétralement opposées que les deux pôles, et je réponds à ces messieurs: "Vous n'êtes pas un groupe de philanthropes; vous n'êtes pas de pauvres gens ayant besoin de protection; vous n'avez pas construit ce réseau du Grand-Tronc pour la gloire et le seul avantage du Dominion; vous l'avez fait pour réaliser des bénéfices, et cela dans le même esprit que tous ceux qui ont placé de l'argent dans des institutions financières; vous avez joué la mauvaise carte et vous avez perdu ce que vous ne pouvez rattraper." Cependant, vous nous devez de l'argent, je ne dis pas que nous allons vous expulser si vous ne payez pas; mais je vous demande de venir débattre la question avec nous. Vous dites que vous avez un bon réseau, et notre ministre dit que nous en avons un mauvais; voyons si nous pouvons les unir et les sauver tous les deux; mais, pour l'amour du ciel, — et j'en appelle au Sénat — ne liez pas les générations à venir par un nœud susceptible d'étrangler le bien-être financier futur du Dominion."

Mon tableau peut sembler trop sombre et il se peut que l'accomplissement de ce projet soit couronné de succès. Mais, en attendant, que nous demande-t-on? De donner à un bureau de directeurs dont nous ignorons les noms, à une direction que nous n'avons jamais vue et dont nous ignorons les capacités, la valeur d'un milliard et demi des propriétés du peuple du pays afin qu'ils les dirigent pour notre compte. S'ils réussissent, c'est parfait; mais s'ils échouent, si leurs bonnes habitudes, leur habileté et leur manière d'administrer les affaires de la compagnie, ne valent pas mieux que celles d'autres compagnies de chemins de fer du continent, que se produira-t-il? Tout d'abord le pays ne retirera rien de ce milliard et demi enlevé au peuple du pays. De plus, ce qui est pire, nous serons à la merci du jugement, de la bonne volonté et de l'habileté de ces hommes si

nous ne voulons pas faire tous les ans face à un déficit. Avec des sommes nécessaires pour donner le confort aux soldats qui sont revenus, pour leur trouver des logements, il serait malheureux que nous tentions le hasard qu'implique ce projet. Je dis donc, messieurs, que je ne saurais entrevoir son accomplissement tant que je n'aurai pas eu toutes les facilités voulues pour étudier la question.

Malgré tout ce qui a pu se faire en Angleterre par sir Robert Borden, ou par d'autres, il n'y a que deux ou trois semaines que j'ai entendu dire que cette question était d'une importance vitale pour le pays. J'ai entendu des rumeurs à l'effet qu'on devait acquérir le réseau du Grand-Tronc; mais personne ne nous a rien dit des détails. J'ai entendu dire qu'il y avait ici des courtiers jouant les actions à la hausse. C'était là leur droit et leur privilège et cela ne m'intéresse pas. Mais, tout à coup, on me dit que ce projet est présenté au peuple canadien et, de nouveau, l'histoire se répète dans le pays. Il y a quelqu'un qui ne saurait attendre. Les morts ne pouvaient pas attendre pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique, et maintenant on nous dit que les vivants ne peuvent pas nous laisser étudier la question et que nous devons acheter ce réseau sans attendre une heure de plus. Le Sénat du Canada devrait les forcer à attendre jusqu'au temps où nous aurons pu étudier cette question, attendre jusqu'à ce que nous sachions ce qu'elle signifie.

À une date reculée de l'histoire canadienne, date noircie par la perte de réputations et les faillites politiques de certains individus, on voit que l'honorable A. G. Blair a donné sa démission de député et résigné sa position dans le gouvernement au sujet de la construction du Grand-Tronc-Pacifique et qu'il a dit: "Attendez et étudiez le projet; mais n'embarrassez pas le pays par ce qui peut amener la ruine." Et un jour nous verrons réunis dans sa province natale un groupe d'hommes et de femmes sincères qui érigeront un monument à sa mémoire et en son honneur, non parce qu'il a été le premier ministre de cette province, non parce qu'il a été de ces chefs que sir Wilfrid Laurier a choisis pour former son grand cabinet; mais parce qu'il s'est levé sur le parquet de la Chambre et qu'il a dit: "Attendez et étudiez avant d'engager le pays dans la construction du Grand-Tronc-Pacifique." C'est dans cet esprit, messieurs les sénateurs, que je vous adresse la parole ce soir et je vous demande, sans tenir compte de vos sentiments politiques, fai-

sant disparaître de vos considérations tout ce que vous ou moi pourrions croire; mais vous attachant à cette simple question: quelque raison existe-t-il de nous presser? A moins que la même sirène qui chantait alors ne chante de nouveau — à moins que celui qui s'est levé sur le parquet de la Chambre et força le Canada d'accepter le Grand-Tronc-Pacifique tandis que Blair démissionnait,—ne parcoure encore les rues d'Ottawa ou d'autres villes en chantant la même chanson trompeuse pour entraîner le pays vers une fatale erreur financière? Jadis on nous a dit que le Grand-Tronc supporterait le fardeau, tandis qu'aujourd'hui, ni lui ni personne ne peut nous dire comment les comptes seront payés, ni qui les paiera.

Comme mon honorable collègue de Toronto (l'honorable M. Nicholls) je regrette de me séparer sur cette question d'hommes avec qui je n'ai aucun sujet de querelle et avec qui je n'ai eu aucune divergence de principes en quoi que ce soit, sauf cette acquisition du réseau du Grand-Tronc. Je le regrette tout particulièrement parce que cette proposition arrive devant le Sénat et m'est offerte à un moment où un homme que j'aime, et que j'ai placé sur un piédestal au-dessus de tous les autres canadiens vivants, se trouve malade et absent. Mais mon devoir envers moi-même et mes enfants, mon devoir envers mon pays et ma province est d'interpréter leurs sentiments fidèlement quand je ne puis m'accorder avec ces hommes, et de dire au Sénat du Canada que le peuple que je représente, le peuple du district de Montréal et de la province de Québec, ne comprend pas cette question. Et ceux qui ne comprennent pas cette proposition ne l'approuvent pas, et ils y sont même vivement opposés. Dans ce cas, pourquoi ne pas attendre? Pourquoi ne pas tenir compte de la grande province de Québec? Nous nous réunirons dans trois mois et, à cette époque, le Pacifique-Canadien n'aura pas absorbé le Grand-Tronc comme le dit le ministre du Travail, et tous ceux qui sont ici savent, qu'ils le disent ou non, que la situation sera alors exactement ce qu'elle est aujourd'hui. Nous dirons au président du Grand-Tronc: "Déclarez par écrit ce que vous vendez au pays et quel est votre actif." Nous devrions demander au président des Etats-Unis et au gouvernement de ce pays ce qu'ils vont dire quand nous posséderons trente-cinq corporations de chemins de fer dans les limites des Etats-Unis.

Mais mon honorable ami (l'honorable M. Curry) dit que nous avons beaucoup d'intérêts aux Etats-Unis et que ceux-ci en ont beaucoup ici. Posséder une usine de pâte

L'hon. M. FOSTER.

mécanique, ou quelque autre usine dans un pays étranger est tout une autre affaire que de diriger les réseaux de transport de ce pays. Si vous avez des difficultés avec le peuple de ce pays, ou si vous ne vous entendez pas, ou si quelque Allemand, ou autre citoyen du pays, trouve à redire, ou se plaint de ce que vous faites, le cas est tout à fait différent. Je dis qu'une des premières choses qu'on devait présenter au Sénat, c'était une déclaration venant des autorités américaines et disant qu'elles n'avaient pas l'intention de s'opposer à la ligne de conduite que nous nous proposons de suivre. Pour ma part, je verrais avec la plus grande crainte — et, j'empêcherais la chose, si je le pouvais — le Japon, ou la France, ou les Etats-Unis, acheter un réseau entrant à Halifax, ou à Vancouver et comprenant des milles et des milles de chemin de fer dans notre pays. Je m'y opposerais. Je ne sais pas si les Etats-Unis s'y opposeront. La bonne entente qui existe entre les deux pays, aujourd'hui, peut nous permettre d'obtenir l'approbation de notre proposition. S'ils approuvent le projet, étudions-le, apprenons la valeur de ce que nous désirons acheter, sachons en dollars et en cents ce que nous gagnerons dans la transaction, ce qu'est, en réalité, cet actif décrit par le ministre du Travail et que, ensuite, le Gouvernement revienne devant le Sénat, dans trois mois, et lui expose toute la question. Jouez cartes sur table et si, plus tard, il est de l'intérêt du Canada d'acheter le Grand-Tronc, je voterai en faveur du projet. Mais, parce que je crois qu'il n'est pas de l'intérêt du Canada, pour le moment, de voter en faveur de cet achat tel qu'il a été exposé au Sénat, je voterai contre le projet soumis et en faveur de l'amendement de l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable W. B. Ross).

L'honorable GEORGE GORDON: Je n'avais pas, messieurs, l'intention de parler sur ce sujet ce soir; mais quand un ministre responsable de la Couronne nous dit que les lignes orientales des chemins de fer nationaux du Canada sont une "plaisanterie" et, surtout, ayant appuyé le Gouvernement pour lui faire acheter cette "plaisanterie", je crois qu'il est temps pour nous de réfléchir sérieusement sur ce qu'on se propose d'imposer au pays à l'heure actuelle. Si les lignes de l'est du Canadien-Nord ne valent rien aujourd'hui, elles valaient probablement encore moins quand nous les avons acquises, car, cette année, je crois, nous avons dépensé au delà de 85 millions, non seulement sur les lignes de l'est, mais

aussi sur celles de l'ouest. Je puis donc présumer que plusieurs millions ont été dépensés pour ces lignes de l'est, et on nous dit maintenant qu'elles ne valent rien. Si j'avais su cela avant de voter en faveur de l'acquisition du réseau, j'aurais placé mon vote différemment. La proposition actuelle est-elle une autre "plaisanterie"? Si c'en est une je désire vous dire qu'à mon sens, elle coûtera bien plus qu'un demi-milliard de dollars. On nous demande d'acheter quelque chose; mais on ne nous dit ni le prix ni les conditions de vente. On nous affirme que le Grand-Tronc est en banqueroute; puis, un autre se lève et nous dit que cette compagnie constitue un actif considérable. A mes yeux, ceci devrait suffire pour nous faire réfléchir et attendre des renseignements supplémentaires sur cette transaction, afin de nous permettre d'éclaircir notre esprit.

Permettez-moi de vous citer quelques chiffres. Je vous les donne parce que personne n'en a encore parlé ce soir. Prenons, par exemple, l'état de l'actif et du passif, tel qu'on le trouve aux pages 38 et 39. Nous voyons, dans l'actif courant, un item de 43 millions. Quand j'ai vu tout d'abord ce chiffre de l'actif j'ai cru que cette somme serait disponible pour faire disparaître une partie du passif. Un état de l'actif est donné ailleurs et, à ma grande surprise, un des item lus représente 8 millions avancés au Vermont-Central. Cet item est donné comme actif courant. Selon moi, cet actif constitue un trait particulier tout autant que peut le faire un rail de la voie du Vermont-Central. Un autre actif courant est de 14 millions avancés au Grand-Tronc-Pacifique. Dans tout ce total de 43 millions il n'y a pas, j'oserais dire, plus que 3 millions qui peuvent se classer comme actif courant.

Quand nous trouvons de telles lacunes dans les renseignements qui nous sont donnés, quand les comptes qu'on nous présente ne sont pas exacts, cela ne devrait-il pas suffire pour qu'on nous accorde un délai afin que nous puissions avoir des renseignements aussi exacts que possible — à quelques millions près, au moins — au sujet du passif dont nous serons chargés s'il arrive que nous achetions ce réseau de chemin de fer? Nous ne savons même pas dans quelles conditions on doit faire l'arbitrage du capital-actions. On ne peut s'attendre à ce que nous sachions ce que cela coûtera; mais je dis qu'une partie des conditions de cet arrangement, comme si nous le payions aux actionnaires, est le montant d'argent qu'il faudra pour mettre le réseau en bon

état. En 1917, le rapport Drayton-Acworth disait que les dépenses prévues étaient à cette époque de plus de 51 millions, et nous avons tout lieu de croire que les dépenses prévues sont aujourd'hui de plusieurs millions de plus qu'alors. En ma présence, le ministre des Chemins de fer a déclaré que le réseau n'avait pas été inspecté récemment et que, par conséquent, le ministère ne pouvait savoir combien il en coûterait pour mettre le réseau en bon état. Ici, cet après-midi, le ministre du Travail a lu un rapport de M. Mountain, ingénieur de la Commission des chemins de fer, dans lequel il dit n'avoir pris que deux ou trois jours, le mois dernier, pour inspecter une partie du réseau et qu'il a trouvé cette partie en bon état. Est-ce sur un rapport de ce genre que nous pouvons juger de ce grand réseau de chemin de fer?

L'honorable M. CROSBY: Trois ou quatre mois.

L'honorable M. GORDON: Non, pas trois ou quatre mois, mais juste quelques jours.

L'honorable M. CROSBY: Non.

L'honorable M. GORDON: Les débats le montreront demain.

L'honorable M. BEIQUE: Le 26 octobre,

L'honorable M. CROSBY: Non, c'était en juin.

L'honorable M. GORDON: Est-ce qu'il importe, pour le moment, au Canada si, après avoir acheté ce réseau, on doit y dépenser un million, ou 75 millions? Je vous demande messieurs, si cette affaire est de peu d'importance pour le pays? Depuis que cette question a été soumise au Parlement j'ai tenté de toutes mes forces de découvrir ce que serait notre passif en dehors de la valeur d'arbitrage du capital-actions; mais, jusqu'ici, je n'ai rien pu découvrir. Il me semble que nous allons assumer un passif de 535 millions au moins, en dehors de la décision des arbitres sur la valeur du capital-actions. Je puis donc supposer que le passif sera plus près de 600 millions que de 500. Ne croyez-vous pas qu'il serait raisonnable que nous sachions à six, sept, huit ou dix millions près ce que sera notre responsabilité?

L'honorable M. ROBERTSON: Puis-je faire remarquer à l'honorable sénateur que ce renseignement est donné clairement à la page 1443 des débats de la Chambre des communes, le 27 octobre?

L'honorable M. GORDON: Alors, qu'est-ce que c'est?

L'honorable M. ROBERTSON: Je ne l'ai pas sous les yeux, mais le renseignement y est.

L'honorable M. GORDON: L'honorable ministre sait-il ce chiffre à dix, douze ou quinze millions près?

L'honorable M. ROBERTSON: Je faisais simplement remarquer à l'honorable sénateur que ce chiffre est inscrit aux débats.

L'honorable M. GORDON: Je crois avoir lu ce à quoi l'honorable sénateur fait allusion et, autant que je me souviens, les chiffres sont ce que j'ai dit il y a un moment, entre 500 et 600 millions, peut-être 535 millions.

Permettez-moi de vous dire que j'éprouve de la sympathie pour les actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc. J'en ai autant pour eux que pour les actionnaires des autres compagnies, ni plus ni moins. Les directeurs de leur compagnie avaient les yeux ouverts quand ils ont passé un contrat avec le gouvernement du Dominion. A cette époque, j'étais de ceux qui ont approuvé l'attitude prise par l'opposition qui tentait de persuader le Gouvernement de ne pas faire cette transaction. Cependant, le contrat a été ratifié. La compagnie du Grand-Tronc a assumé certaines obligations et ils ont pour ainsi dire endossé le projet. Aujourd'hui elle se lamente et tente de se soustraire à ses obligations; elle pleurniche et va même jusqu'à dire que, si le Dominion ne la traite pas avec la plus grande générosité, nous ne pourrions jamais trouver en Angleterre les capitaux dont nous pourrions avoir besoin plus tard. Je ne crois pas que cela ait aucune importance et je crois que le Dominion devrait aujourd'hui forcer la compagnie à respecter son contrat.

Quelques-uns de mes collègues disent que la compagnie est en banqueroute et ne peut rien payer. Or, si elle est en banqueroute et ne peut pas payer, cela doit terminer l'affaire. Mais, si elle est en banqueroute, comment se fait-il qu'une des premières propositions de l'arrangement projeté soit de garantir le paiement de douze millions et demi de livres sterling pour ses actions garanties à 4 p. 100? En d'autres termes nous mettons la compagnie en position de valoir, un peu plus tard, si ce n'est maintenant, au moins 60 millions. Ce n'est pas tout, les actions-débetures seront garanties. On va garantir 155 millions de plus d'actions-débetures, partie à 5 p. 100 et partie à 4 p. 100. Pour ma part il m'est impossible de comprendre qu'une compagnie qui possède un tel actif soit en banqueroute. Si

L'hon. M. GORDON.

elle y est et si les actions-débetures valent autant, je dis que le Gouvernement devrait présenter à la compagnie une facture pour le montant de ce qu'elle doit au Canada et en demander le paiement. Si elle ne remplit pas ses obligations, ce n'est pas à moi de dire ce qu'il faudra faire, cette question étant du ressort du Gouvernement qui dirige actuellement les affaires du pays. Nous ne sommes pas à une époque où le Canada peut se montrer trop généreux. Nous sommes à l'époque — et nous y serons toujours — où le Canada peut se permettre d'être juste. Si nous sommes justes pour les actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc, et si nous leur accordons la même justice qu'ils nous accorderaient dans le cas où nous serions à leur place, on ne peut trouver à redire à la conduite du Canada.

Les lourdes obligations qui nous surchargent ont déjà été signalées ce soir. Jusqu'à l'époque où le bill du Grand-Tronc-Pacifique a été présenté à la Chambre basse, on nous a fait croire que les finances du pays étaient dans un tel état que nous ne pouvions pas entreprendre de nouveaux travaux de développement pendant quelque temps; nous ne pouvions pas même continuer ceux que nous avions commencés. Mais tout à coup, comme par magie, nous sommes devenus riches, plus riches que jamais, si riches qu'il n'était pas même nécessaire d'examiner le marché que nous faisons, pourvu que nous puissions acquérir ce réseau par arbitrage. Il n'est pas d'homme d'affaires, que je sache, qui achète ce qu'il veut par arbitrage; mais beaucoup préfèrent l'arbitrage à un procès. Je n'ai jamais entendu parler de personne cherchant l'arbitrage quand il va faire une acquisition et, d'après mon expérience, j'ai toujours constaté que, quand j'avais endossé le billet d'un autre, je devais payer ce billet au jour de l'échéance s'il ne le payait pas.

Or, à l'encontre de certains sénateurs et certains membres de la Chambre basse, je ne puis pas dire que la seule raison de ma présente opposition, c'est parce que je suis opposé au principe de nationnalisation. C'est simplement une raison additionnelle de mon opposition. Je m'oppose à l'exploitation publique simplement parce que, en jetant les yeux autour de nous, je constate que le Canada n'a pas réussi dans ses exploitations publiques. Je sais aussi que les Etats-Unis n'ont pas réussi dans leur exploitation des chemins de fer, et la seule chose qui puisse nous guider dans des affaires de cette nature, c'est notre propre expérience et celle des autres. Je ne crois pas qu'il y ait

beaucoup de sénateurs voyageant beaucoup sur les chemins de fer du pays, qui ne sachent pas que l'exploitation par le Gouvernement n'a pas obtenu le succès qui a été obtenu par les compagnies particulières. Je parle des chemins de fer en particulier.

L'honorable M. CROSBY: Et les corporations particulières sont en banqueroute.

L'honorable M. GORDON: Sauf une.

L'honorable M. CROSBY: Aux Etats-Unis.

L'honorable M. GORDON: Que cela soit vrai ou non, je sens que le Gouvernement du Canada n'est pas en mesure d'exploiter heureusement les chemins de fer. Je sais par ma propre observation de l'exploitation par le Gouvernement, qu'il ne peut pas, même par des ministères qui sont sous ses yeux, faire une exploitation aussi profitable que celle de corporations particulières ou de particuliers. Dans ce pays, et pendant des années, qu'avons-nous vu sous tous les gouvernements? Nous avons vu que les affaires du pays dans les divers départements n'étaient nullement conduites comme le seraient celles des corporations particulières, et quand nous en venons aux chemins de fer, la différence est encore plus marquée en faveur de l'exploitation particulière. Nous devrions être trop heureux de résoudre cette affaire d'une façon différente de celle qu'on propose. Tout ce que je demande au Gouvernement en ce moment, c'est de suspendre cette question assez longtemps pour nous éclairer. Toute la lumière désirable doit être jetée sur cette transaction pour nous faire connaître d'aussi près que possible combien cette transaction va coûter et surtout si nous avons les moyens d'en payer les frais.

L'honorable M. DANDURAND: Comme les sénateurs semblent quelque peu fatigués après les trois séances que nous avons eues aujourd'hui, je demande l'ajournement du débat.

Quelques SENATEURS: Continuez.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous avons hâte de vous entendre.

L'honorable M. McSWEENEY: Nous sommes fatigués.

L'honorable ROAUL DANDURAND: Il me semble que nous pourrions nous reposer jusqu'à onze heures demain matin; mais si les sénateurs sont aussi désireux de continuer qu'ils semblent l'être, je continuerai.

Le leader du Gouvernement à la Chambre basse nous a demandé de donner la plus

minutieuse attention au problème qu'il a placé devant nous. On nous a demandé de donner à la question toute la réflexion possible. C'est mon intention, reconnaissant cependant que je souffre des mêmes empêchements dont les autres sénateurs se sont plaints, c'est-à-dire de n'avoir pas à ma disposition les renseignements que je devrais avoir. Je désire ajouter, bien que cette affirmation puisse sembler inutile, que je me donne à cette tâche avec le plus complet désintéressement. Les honorables sénateurs, ou du moins certains d'entre eux, doivent savoir que j'ai siégé au bureau de direction du Grand-Tronc-Pacifique. J'en ai fait partie depuis 1910 jusqu'à tout récemment. Je m'y suis trouvé à cause de l'intérêt que je portais à cette entreprise qui nous procurait une nouvelle route transcontinentale. Je faisais partie du Sénat en 1903 quand on a soumis la proposition de l'incorporation du Grand-Tronc-Pacifique, et c'est moi qui ai reçu du Grand-Tronc la pétition que cette compagnie désirait présenter au Sénat. Cette pétition demandait qu'on lui permit de construire une ligne de chemin de fer de Scotia-Junction, ou North-Bay engagnant l'ouest jusqu'à Fort-William, Winnipeg et Edmonton. Avant de présenter la pétition au Sénat, j'ai examiné la carte et j'ai compris que si le Grand-Tronc-Pacifique, qui devait se relier au réseau du Grand-Tronc à Scotia-Junction, ou North-Bay, continuant en droite ligne jusqu'à Québec, jusqu'à un port océanique, au lieu de suivre une ligne au sud vers North-Bay, la distance à partir d'un point, qui est aujourd'hui Cochrane, jusqu'à Québec, ne pouvait pas être bien plus grande que celle de Cochrane à Toronto. Il me semblait que, si nous construisions un second transcontinental et si la ligne devait passer à ce point alors inconnu et qu'on nomme maintenant Cochrane, il serait de l'intérêt du Canada que cette ligne ne se terminât pas à Scotia-Junction ou North-Bay, mais continuât jusqu'au port océanique de Québec, pour se relier à l'Intercolonial. J'ai compris que si, au lieu de transporter des marchandises de l'Ouest à North-Bay et Toronto, et de Toronto à Montréal puis Portland, ce chemin de fer conduisait les marchandises en ligne directe à Cochrane, puis de Cochrane à Québec, touchant ainsi un port océanique, le développement de notre pays serait grandement facilité en plusieurs endroits et nous aurions une ligne transcontinentale qui ne se terminerait pas dans l'Etat du Maine, mais sur le sol canadien, à Québec. En conséquence, je suis allé trouver le premier mi-

nistre et je lui ai montré la carte. A cette époque, le Grand-Tronc n'avait pas fait de propositions au Gouvernement et le Grand-Tronc n'avait pas demandé d'aide pour construire cette ligne de l'ouest. Le Grand-Tronc, je l'ai su à cette époque, n'avait pas d'idée aussi ambitieuse que celle de la construction d'un transcontinental jusqu'à Québec. Son idée principale était la construction d'une ligne partant de son ancien réseau et allant aux plaines de l'ouest, Winnipeg et Edmonton. Je ne suis pas même certain que la compagnie du Grand-Tronc, à cette époque, eût l'intention de construire immédiatement entre Fort-William et North-Bay. Son premier but était d'atteindre Fort-William et de relier son ancien réseau à cet endroit avec les lignes de navigation des lacs. Dès qu'elle le pourrait, elle devait continuer jusqu'à North-Bay. Au lieu de commencer le développement de ses débouchés de l'ouest, comme elle avait décidé de le faire, elle s'est décidée, après des négociations avec le gouvernement fédéral, à construire de Winnipeg à Edmonton et à permettre au gouvernement fédéral de construire de Winnipeg à Moncton, louant du Gouvernement cette partie de la ligne connue sous le nom de Transcontinental national.

J'avoue franchement, messieurs, que je ne pensais pas que mon conseil de faire continuer cette ligne jusqu'à Québec amènerait les provinces Maritimes à insister pour la construction d'une seconde ligne de Québec à Moncton. Ma responsabilité se résume à ma première suggestion, sans savoir comment elle se développerait, ni combien de temps prendrait son développement. Quand j'ai vu la carte, j'ai compris que la ligne qui devait venir à North-Bay devrait, un jour ou l'autre, se continuer jusqu'à Québec. Comme je l'ai dit, mes relations avec M. Hays, président du Grand-Tronc, étaient assez étroites et, après que sir Charles Rivers-Wilson se fut retiré du bureau de direction de Londres, on m'a demandé de faire partie du bureau de direction du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai accepté, en 1910, parce que je m'intéressais beaucoup au Grand-Tronc-Pacifique transcontinental qui devait traverser toute ma province et aboutir à Québec. Il n'a fallu que 24 mois ou à peu près pour voir que le Grand-Tronc ne voudrait pas prendre le Transcontinental aux conditions offertes par la nouvelle administration. Les rampes devaient être tout à fait différentes et tout le Transcontinental devait se construire de manière à provoquer la condamnation et la protestation officielle de la compagnie du

L'hon. M. DANDURAND.

Grand-Tronc et de celle du Grand-Tronc-Pacifique même. Naturellement, mon intérêt pour le Grand-Tronc-Pacifique était celui de tout citoyen du Canada. Personnellement, je n'y étais pas intéressé pour un seul sou parce que, comme vous le savez, en vertu du contrat qui lie le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, les actions du Grand-Tronc-Pacifique ne peuvent être distribuées; mais se trouvent au trésor de la compagnie du Grand-Tronc. Le ministre des Chemins de fer nous a répété "ad nauseam", comme l'a fait aussi le ministre de l'Intérieur, qui ont soumis et défendu à la Chambre des communes la proposition qui est aujourd'hui devant nous, que le Gouvernement achetait le réseau du Grand-Tronc parce qu'il y était obligé, et que c'était un cas d'absolue nécessité. Ils ont déclaré qu'il n'y avait que trois alternatives: (1) relever la compagnie du Grand-Tronc de ses obligations envers le Grand-Tronc-Pacifique et se montant à 97 millions; (2) la forcer à liquider, ou (3) s'en emparer. Le Gouvernement a déclaré qu'on ne pouvait songer à relever le Grand-Tronc de ses obligations au Grand-Tronc-Pacifique et, durant tout le débat, nous avons entendu répéter cette déclaration qu'on ne pouvait songer à abandonner ainsi cette réclamation de 97 millions que le Gouvernement peut faire valoir contre le réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Le Gouvernement ne songeait pas, d'un autre côté, à forcer le Grand-Tronc à se mettre sous séquestre. La raison donnée, qui semble enfantine, et qu'on a démolie aujourd'hui au Sénat, c'est que la nomination d'un séquestre entraînerait la liquidation du Grand-Tronc et son achat par le Pacifique-Canadien. On a ajouté qu'une mise sous séquestre serait injuste vis-à-vis des intéressés anglais. Pour ces raisons, le Gouvernement déclare qu'il n'y a qu'une alternative et c'est d'acheter le Grand-Tronc. Les raisons militant en faveur de cet achat ont été données très clairement et je compte que mon interprétation et ma mémoire ne m'induisent pas en erreur. Les raisons données à la Chambre basse et ici sont les suivantes: (1) Qu'en achetant le Grand-Tronc le Gouvernement s'épargnera la peine de supporter le fardeau de 97 millions que la compagnie du Grand-Tronc doit au Grand-Tronc-Pacifique; (2) qu'il s'assurera par le réseau du Grand-Tronc des têtes de ligne et terminus qu'il devrait autrement faire construire à un coût de 100 millions, ou moins; (3) qu'il trouvera dans le réseau du Grand-Tronc de l'est des lignes nourricières qui assureront l'existence d'un trafic de retour vers l'ouest. Je crois

que j'expose les raisons telles qu'elles l'ont été devant la Chambre des communes par le ministre des Chemins de fer et celui de l'Intérieur. Or, messieurs, je ne pense pas que, par le projet de loi qui nous est soumis, aujourd'hui, le Gouvernement puisse échapper à la responsabilité des dettes du Grand-Tronc vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique. On ne saurait songer, dit le Gouvernement, à relever le Grand-Tronc de ses obligations; cependant je déclare — et je crois pouvoir le prouver — qu'il fait cela et même davantage puisqu'il ajoute à son fardeau au lieu de le réduire. Je puis ajouter que les autres fins qu'il vise, l'obtention de termini et de raccordements dans l'est, ainsi que tous les avantages d'un réseau de l'est peuvent être obtenus sans assumer les dettes de la compagnie. Par cet arrangement et cet arbitrage est-ce que le Gouvernement pourra toucher ses réclamations envers la compagnie du Grand-Tronc, ou se débarrasser des dettes du Grand-Tronc se montant à 97 millions? Il n'y a qu'un moyen, messieurs, qui permette au Gouvernement de se débarrasser de cette obligation de 97 millions qu'il a endossée pour la compagnie du Grand-Tronc; et c'est de faire déduire ce montant, par les arbitres, de l'actif total ou de l'évaluation qui sera faite du réseau du Grand-Tronc et de ses actions. Les arbitres ont-ils la liberté de faire cette déduction de 97 millions? Je dis que non. Nous prenons d'abord tout le passif, dettes consolidées et flottantes, connues et inconnues, directes ou indirectes du Grand-Tronc; ensuite nous garantissons les dividendes sur les actions de première priorité, appelées actions garanties et se montant à plus de 60 millions et n'ayant pas payé de dividendes depuis deux ans. Si ces actions rapportent leurs dividendes et pas un sou de plus, nous ne touchons pas notre réclamation; c'est tout à fait évident. Si les actions ne rapportent pas leur dividende, nous augmentons notre fardeau au lieu de le diminuer, et je crois que cela est tout aussi évident. L'arbitrage ne porte que sur les actions privilégiées, les trois séries d'actions privilégiées, et les actions ordinaires. Le capital-actions ordinaire n'a jamais payé un sou de dividende. Les premières et secondes actions privilégiées n'ont payé de dividende qu'une fois au cours des cinq dernières années, et les troisièmes actions privilégiées n'ont rien payé depuis cinq ans. Sans compter que nous devons payer des dividendes sur ces actions privilégiées, que nous les gagnions ou non, parce que nous leur avons fixé une valeur par l'offre que nous avons faite à la

compagnie du Grand-Tronc. Par une lettre signée de la main de M. Meighen, je crois, alors qu'il se trouvait en Angleterre, nous offrons pour les actions garanties, les trois catégories d'actions privilégiées et les actions ordinaires, une somme de \$3,600,000, je crois.

L'honorable M. McLENNAN: Par année.

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons offert \$3,600,000 par année. Maintenant nous donnons sur les actions garanties un dividende de 4 p. 100, ce qui fait 2 millions et demi. Je prétends, messieurs, que les arbitres ne donneront pas un sou de moins que ce que nous avons offert et que nous serons condamnés à payer cette différence, entre 2 millions et demi et \$3,600,000, c'est-à-dire au moins \$1,100,000 sur les actions privilégiées et ordinaires. Peut-on maintenant croire que nous soulageons le pays des obligations du Grand-Tronc vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique, obligations qui sont de 97 millions? Le pays paiera des dividendes, que le réseau en rapporte ou non, au montant d'au moins \$1,100,000, sur les actions privilégiées et, si nous n'établissons pas de limites, pourquoi ne paierions-nous pas aussi un certain montant de dividendes sur les actions ordinaires qui se montent à 115 millions? Par l'arbitrage, le Canadien-Nord s'est fait donner 10 millions pour son capital-actions sans valeur, et pas un sou de cet argent n'est allé dans la caisse du Canadien-Nord, pas un seul sou.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur sait-il qu'il y avait 30 millions en argent dans la caisse du Canadien-Nord et que cette somme n'a pas été prise en considération dans le rapport Drayton-Acworth?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, je sais qu'il y avait 30 millions en espèces; mais cet argent était en fiducie à cause d'emprunts pour la construction de lignes spéciales. Cette somme était là, il est vrai; mais la compagnie était en banqueroute et à la merci du gouvernement fédéral. Et aujourd'hui, en face des états que produit le Canadien-Nord et qui nous sont communiqués, au sujet des opérations annuelles; en vue des sommes qui nous sont demandées pour couvrir les déficits de chaque année, je demanderai à l'honorable sénateur s'il croit réellement que ces actions ordinaires ont quelque valeur. Comme la compagnie ne peut pas payer ses frais d'exploitation, est-ce que ces actions ordinaires avaient la moindre valeur? Cependant l'arbitrage nous a fait payer 10 millions pour ces actions. Or, la compagnie du Grand-

Tronc a 115 millions d'actions ordinaires. Comme celles du Canadien-Nord elles n'ont jamais payé un sou de dividende; mais 30 millions ont été payés par les porteurs de ces actions, il y a bien des années, et cette somme est allée dans la caisse du Grand-Tronc pour la construction du réseau et pour fournir des avantages au peuple du Canada, et s'il n'existe aucune limite pour retenir les arbitres à un chiffre maximum, on peut nous faire payer l'amende d'un certain montant de dividendes sur ces actions ordinaires. Comme l'a dit l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable W. B. Ross), la valeur future peut entrer en ligne de compte quand les arbitres prépareront leur décision. De fait, c'est cette valeur future qui a permis aux arbitres du Canadien-Nord de décider d'une somme de 10 millions. Cette valeur n'a certainement pas été déterminée par ce que pouvait valoir l'exploitation du Canadien-Nord, puisque nous savons quelle était sa position l'an dernier, ce qu'elle est cette année et ce qu'elle sera l'an prochain. L'évaluation n'a pas été basée sur les gains. Sur quoi donc était-elle basée? Sur la valeur future, sur les espérances du pays dans le développement du réseau, sur l'élan d'un pays jeune et progressif.

Ne peut-on avancer les mêmes arguments au sujet de la compagnie du Grand-Tronc? Je dis que si la valeur future est prise en considération dans l'évaluation de ce capital-actions, et si nous ne fixons pas de maximum, nous ne devons pas être surpris de voir accorder quelque chose aux porteurs de ces actions ordinaires. J'attirerai l'attention des honorables sénateurs sur un autre détail. Ils ont dû remarquer que, non seulement le Grand-Tronc, mais aussi le Grand-Tronc-Pacifique, sera évalué et la compagnie du Grand-Tronc prétendra devant les arbitres que le Gouvernement a reçu la pleine valeur de son argent, que le Grand-Tronc-Pacifique a coûté tout l'argent porté aux livres de la compagnie et qu'on ne pourrait pas actuellement construire pour le même prix ce qui est vrai. Et la compagnie du Grand-Tronc présentera l'argument qu'elle ne doit pas les 97 millions puisque le Gouvernement a le chemin de fer. Naturellement, on dira: "Mais, voyez l'exploitation, considérez les déficits": On aurait pu dire la même chose du Canadien-Nord. Mais le Grand-Tronc fera ressortir les perspectives qui existent dans l'Ouest et les honorables sénateurs n'ont qu'à lire la lettre du président du Grand-Tronc, sir Alfred Smithers, qui donne tous les arguments susceptibles de militer en faveur de la com-

L'hon. M. DANDURAND.

pagne quand celle-ci viendra devant les arbitres.

Or, messieurs, si cet arbitrage se faisait entre particuliers, je vous demande s'il ne serait pas extrêmement difficile d'évaluer ces chemins de fer et ces actions, surtout si on fait entrer leur valeur future en ligne de compte? Comment les arbitres pourraient-ils mettre un terme à nos perspectives d'avenir? Pour mieux faire comprendre ce qui s'est passé quand les arbitres ont évalué le Canadien-Nord, j'attirerai l'attention du Sénat sur le fait que le capital-actions du Canadien-Nord n'a pas rapporté un sou au Canadien-Nord, mais qu'il a été remis à Mackenzie et Mann pour services rendus lors de la construction des voies. Quand le Gouvernement leur a prêté un dernier 40 millions, Mackenzie et Mann se sont engagés par écrit — le document a été lu ici et se trouve dans les statuts — se sont engagés à ne pas réclamer un sou pour leurs services s'ils échouaient, s'ils ne pouvaient faire face aux échéances. Les arbitres avaient donc en main ce capital-actions du Canadien-Nord qui n'avait jamais rapporté un sou au Canadien-Nord, qui avait été donné à Mackenzie et Mann pour des services qui devaient être gratuits. Cependant, on leur a accordé dix millions. Si cet arbitrage avait eu lieu entre particuliers, je vous demande si les arbitres auraient donné 10 millions? On n'aurait rien donné à Mackenzie et Mann parce qu'on ne leur devait rien, ni d'après la loi, ni selon l'équité, et un arbitre ne pourrait dire en conscience qu'il est juste de voler Pierre pour protéger Paul. Mais il s'agissait alors d'un conflit entre intérêts particuliers et intérêts publics, tout comme dans le cas qui nous occupe.

J'ose dire que nous pourrions nous estimer fort heureux si nous sortons de cette affaire sans payer de dividendes sur les actions ordinaires. Nous avons une réclamation de 97 millions contre la compagnie du Grand-Tronc. Le Grand-Tronc s'est engagé à payer pour le Grand-Tronc-Pacifique.

Les actions ordinaires se montent à 115 millions. Je suis certain qu'on nous fera payer sur les 63 millions d'actions privilégiées un dividende de 4 p. 100, soit deux autres millions et demi. Nous nous sommes déjà engagés à payer deux millions et demi sur les actions garanties; et cela représente 5 millions, ce qui est un peu moins que le montant minimum demandé par le Grand-Tronc dans sa lettre au Gouvernement où cette compagnie demandait 1,163,000 livres sterling. Je suis convaincu que nous serons très heureux si nous nous en tirons sans

payer de dividendes sur les actions ordinaires par suite du fait que nous n'avons que 97 millions à opposer aux 115 millions d'actions ordinaires.

Je demande donc si cette décision améliorera notre position? "On n'y saurait songer", dit le ministre de l'Intérieur, à la seule idée de relever le Grand-Tronc de ses obligations au Grand-Tronc-Pacifique. Non seulement c'est ce que nous faisons, mais nous le relevons de toutes ses obligations et nous assurons à ses actionnaires des dividendes à perpétuité. Ce sont les espoirs et les rêves de ces actionnaires que nous capitalisons, et nous engageons le pays dans le paiement d'intérêts au moment où nous pouvons le moins nous le permettre. Auparavant, les actionnaires du Grand-Tronc devaient gagner ce dividende; mais cela n'est plus nécessaire. Les actionnaires étaient des associés avec tous les risques que ce titre comporte; aujourd'hui, ce sont des créanciers de l'Etat, et, cependant, messieurs, c'est là la plus petite, la plus insignifiante des obligations que ce Gouvernement veut assumer. Ce ne sont que des obligations de marge, comme sir Thomas White les appelait. Nos craintes, basées sur le passé, c'est que, sous la direction du Gouvernement et sa surveillance, les revenus diminueront et les dépenses augmenteront. Le rapport Drayton-Acworth nous dit que, pour le compte du capital seul, on a besoin de 51 millions. Nous prenons tous les risques, l'augmentation du coût d'exploitation, celle des salaires et des matériaux, nous fournissons des fonds au compte du capital et nous comblons les déficits quand ils se produisent et nous faisons tout cela quand, à mes yeux, c'est complètement inutile. Selon moi, nous ne libérons pas la compagnie du Grand-Tronc de ses obligations vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique; mais nous libérons les actionnaires du Grand-Tronc de tous les ennuis futurs en même temps que nous grevons le trésor du Canada de montants incalculables.

Mais on dit: Nous ne voyons pas d'autre alternative. Un des ministres a dit à la Chambre des communes: "Montrez-nous une autre alternative et, si elle nous semble raisonnable, nous l'étudierons". J'ai quelque peu étudié cette question. Le Gouvernement dit qu'il nous faut des têtes de ligne dans l'est et que cela nous coûtera 100 millions si nous n'avons pas le Grand-Tronc et ses gares de têtes de ligne. Le réseau du Grand-Tronc nous est nécessaire dans l'est pour faire équilibre à notre grand réseau de l'ouest; il nous le faut pour assurer le retour des marchandises de l'est pour nos

trains qui viennent chargés des produits de l'ouest. Or, je me suis posé cette question, messieurs, et je vous la pose à vous-mêmes: Ne pouvons-nous pas avoir tout cela sans acheter le réseau du Grand-Tronc? N'avons-nous pas la haute main jusqu'à un certain point? Ne sommes-nous pas les créanciers de la compagnie du Grand-Tronc? Est-ce que, aujourd'hui, la compagnie du Grand-Tronc ne demande pas...

L'honorable M. CASGRAIN: Grâce.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne dirai pas grâce, mais la...

L'honorable M. CASGRAIN: Charité.

L'honorable M. CROSBY: Du délai.

L'honorable M. DANDURAND: En tous cas, elle demande notre aide. Je dis donc, messieurs, que le Gouvernement, dans la position qu'il occupe aujourd'hui, peut obtenir de la compagnie l'usage de ses têtes de ligne et conclure des arrangements d'échange avantageux pour les marchandises. Le ministre de l'Intérieur écarte cette idée et dit qu'elle n'est pas admissible. Dans la même phrase il avoue ne pas connaître les chemins de fer et, s'il admet cela, il se fie au rapport Drayton-Acworth. Or, messieurs, lors de l'enquête qui a précédé la préparation du rapport Drayton-Acworth, il n'y avait que deux experts en chemins de fer, M. Acworth et M. Smith. Sir Henry Drayton n'était pas expert, mais avocat, homme de loi. Il était président de la Commission des chemins de fer du Canada et, comme chef de cette commission, il constituait l'élément légal de la commission. Il n'y avait donc que deux experts pratiques, M. Acworth et M. Smith, et M. Acworth est le seul qui conseille l'acquisition du Grand-Tronc. M. Smith ne partage pas son idée et suggère plutôt un arrangement effectif entre le réseau du Grand-Tronc et celui du Nord-Canadien. Si vous prenez la peine de lire le rapport, vous verrez que nous y trouvons deux experts en contradiction et l'un des deux, expert éminent dans les chemins de fer américains, M. Smith, connaît l'état de choses, ici, bien mieux que M. Acworth, et c'est lui qui suggère un arrangement entre le Grand-Tronc et le Canadien-Nord.

Mon honorable ami, le leader du parti libéral au Sénat — je ne l'appelle pas leader de l'opposition, car je ne saurais admettre que l'opposition existe au Sénat — a cité une lettre de M. Kelly que je limai de nouveau parce qu'elle établit que, non seulement M. Smith, l'arbitre, mais aussi la compagnie du Grand-Tronc elle-même, croient

qu'on peut conclure un arrangement effectif avec les chemins de fer nationaux, et cela à l'avantage des deux parties. Dans une dépêche adressée au vice-président, M. Scott, M. Kelly dit :

Transmettez personnellement le message suivant à sir Thomas White :

En arrivant à Londres j'ai informé le président et le bureau de direction qu'au cours de l'entrevue que j'eus avec vous, avant votre départ, j'ai compris que vous consentiriez à discuter un projet ayant pour but un arrangement entre le Grand-Tronc et les chemins de fer du Gouvernement plutôt que la proposition d'achat faite par le Gouvernement. En conséquence, j'ai suggéré au bureau de direction que le Gouvernement acquière le Grand-Tronc-Pacifique et les embranchements, en remboursant tous les déboursés du Grand-Tronc, et que le Grand-Tronc ait ensuite une entente d'échange de trafic avec le Gouvernement par laquelle le Grand-Tronc deviendrait le raccordement est des chemins de fer du Gouvernement et, ceux-ci, le raccordement ouest du Grand-Tronc, l'échange des transports se faisant à North-Bay. Le Grand-Tronc exploiterait au prix de revient toutes les lignes de l'est du Canadien-Nord ; le Grand-Tronc s'engagerait à dépenser, en améliorations et agrandissements de ses gares terminales et des autres installations, la partie des sommes dues par le Grand-Tronc-Pacifique et par la compagnie des embranchements, qui lui serait remise par le Gouvernement et qui pourrait être nécessaire pour le bon fonctionnement des affaires combinées des réseaux. Ce plan permettrait à la compagnie de continuer l'exploitation de son réseau américain et d'en retirer tous les avantages, tant pour la compagnie que pour le gouvernement du Canada, à cause de la direction et du mouvement des transports concurrents internationaux sur son réseau et dans tout le Canada.

Howard G. Kelley.

Sir Thomas White répondit :

Répondant à votre message reçu par Scott, vos conclusions au sujet de notre entrevue sont mal fondées. Proposition faite par câble est inacceptable.

Sir Thomas White était parfaitement justifié de ne pas accepter d'emblée cette offre ; mais je vois, cependant, dans l'offre, la base de négociations qui auraient pu amener un arrangement dans le trafic à l'avantage du pays, et qui aurait donné à notre réseau de l'ouest des chemins de fer nationaux ses points d'approvisionnement dans l'est sans que nous prenions un dollar de responsabilité dans l'exploitation de ce vaste réseau. Je vous demande donc, messieurs, pourquoi l'on ne pourrait pas tenter cette expérience ? Il n'est pas trop tard encore. Un tel arrangement nous permettrait d'acquérir une expérience profitable et nous pourrions ensuite tenter librement une autre démarche, justement celle que propose le présent projet de loi, si jamais nous décidions qu'il est bon de la tenter. Je vous demande, messieurs les sénateurs, vous qui demeurez

L'hon. M. DANDURAND.

ici avec moi jusqu'à la fin de nos jours, — à moins que les cultivateurs ne nous abolissent un beau jour, comme c'est leur programme — je vous prie de réfléchir avant de prendre cette fatale décision, et de vous demander si nous devrions ainsi engager l'avenir. Vous savez tous que, si nous acceptons le projet de loi cette semaine ; si nous achetons le réseau du Grand-Tronc et assumons ses dettes présentes et passées ainsi que le paiement des dividendes, nous ne pourrions pas revenir sur nos pas, tandis que, si nous demandons au Gouvernement d'essayer cette autre expérience d'un arrangement de trafic, vous demeurez libres d'agir plus tard autrement. Je le répète, si vous achetez le Grand-Tronc, aujourd'hui, vous ne pourrez revenir sur vos pas.

Or, si nous échouons dans la nationalisation et dans l'exploitation par le Gouvernement, qu'est-ce que proposent le leader du Gouvernement et l'honorable ministre du Travail ? Ils disent : " Si nous échouons, nous aurons complété notre réseau dans l'est en prenant le Grand-Tronc. Nous pouvons rencontrer l'insuccès avec tout ce que cela implique ; mais nous pourrions nous tourner du côté des financiers des Etats-Unis." Naturellement, mes honorables amis vont chercher du secours chez le voisin le plus rapproché. Ils se tournent du côté des financiers des Etats-Unis ou d'Europe, et ils disent : " Nous leur ferons une magnifique offre — offre déjà marquée par la faillite — nous leur offrirons ce réseau qui nous aura coûté tant de centaines de millions, en capital et en frais d'exploitation, et nous demanderons des propositions d'achat au monde entier". L'honorable leader se propose de détruire d'abord cette corporation, cette vaste organisation, une institution anglaise qui possède un appui moral et matériel en Angleterre, afin de tenter l'expérience de son Gouvernement. Si ce dernier échoue, il tentera de former un nouveau syndicat pour diriger ce gâchis dans lequel il aura jeté le pays. Je dis "gâchis" parce que mon honorable ami a parlé d'insuccès possible. Est-ce là une position que le Canada puisse raisonnablement accepter ? Nous avons une organisation complète, une des premières installées au Canada et qui a fait de bonnes affaires jusqu'à la guerre. Nous mettons cela de côté, nous désintéressons les membres de l'organisation qui sont en Angleterre, qui ont pris des risques et qui sont décidés à continuer d'en prendre. N'oubliez pas, messieurs, que cette corporation est encore active ; et si notre expérience

nous conduit à des difficultés financières, nous devons faire appel à de nouveaux venus qui peuvent apporter quelque crédit et quelque argent; mais sans posséder cette que argent, mais qui n'auront pas cette expérience qui se trouve dans l'organisation actuelle. Je le répète, messieurs, nous devrions hésiter avant de prendre cette fatale décision. Vous serez ici pendant plusieurs années; les membres de la Chambre des communes passeront. On pourra vous tenir responsables d'une loi qui, demain, semblera plus qu'imprudente, si nous échouons.

L'honorable M. CROSBY: Votre loi de 1903 ou celle-ci?

L'honorable M. DANDURAND: Chacun portera sa propre responsabilité...

L'honorable M. CROSBY: Bravo.

L'honorable M. DANDURAND: ... et ceux, peut-être, qui avaient foi dans le pays, en 1903, pourront avoir raison de croire que les années futures peuvent justifier leurs actes. Je n'en suis pas sûr; mais si l'on faisait un arrangement de trafic avec le Grand-Tronc, la compagnie, elle-même, serait, peut-être disposée et heureuse de revenir à sa proposition de 1903 et à reprendre le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental. Je demanderai à mon honorable ami le leader du Gouvernement (l'honorable sir James Lougheed) s'il croit que le Gouvernement peut administrer le réseau du Grand-Tronc plus économiquement et avec plus d'efficacité que la direction actuelle? J'ai dit que la compagnie faisait d'assez bonnes affaires jusqu'au début de la guerre. En plus de la construction du Grand-Tronc-Pacifique, qui a coûté beaucoup plus que ce que le Grand-Tronc ne croyait probable, ses difficultés sont surtout venues des lenteurs de la Commission des chemins de fer et du Gouvernement qui, par crainte des électeurs, refusaient d'élever les taux de transport du Grand-Tronc de manière que la compagnie puisse faire face à ses augmentations en salaires et en matériaux. Pendant dix-huit mois la compagnie a imploré le Gouvernement et la Commission des chemins de fer pour lui permettre d'élever ses taux. D'un autre côté, McAdoo, dès qu'il eut pris possession des chemins de fer américains, fit d'un seul coup monter les salaires des employés d'un montant de 800 millions; mais, en même temps, McAdoo augmentait les taux. Le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien ont senti lourdement le fardeau pendant que ces compagnies attendaient que le Gouvernement remanieât les taux sur le transport

des marchandises et des voyageurs; mais on demandait à la Commission des chemins de fer d'aller doucement et, pendant tout ce temps, la compagnie du Grand-Tronc accumulait des déficits. Elle ne pouvait joindre les deux bouts à cause du taux des salaires de McAdoo, qui a été appliqué ici sans distinction et d'une manière que je qualifierais de comique, si elle n'était pas aussi tragique. Des commençants qui recevaient de \$30 à \$40 par mois et étaient très heureux d'apprendre quelque chose pendant leur première année de travail, ont été, en 24 heures, mis au taux de \$80 par mois; et, sur tout le réseau, on a vu des augmentations aussi ridicules. Le Pacifique-Canadien a pu supporter l'orage grâce à ses réserves. Le Grand-Tronc n'a pas pu le supporter et le Gouvernement était trop faible, trop inquiet du résultat en présence des électeurs pour venir à son secours. Quand la Commission des chemins de fer a présenté son rapport, donnant sa décision en faveur de l'augmentation, cette décision a été portée en appel devant le conseil du cabinet et elle y est demeurée des mois et des mois jusqu'à ce qu'on décide, enfin, que le Pacifique-Canadien ne bénéficierait pas entièrement de l'augmentation demandée.

Je dis que le Grand-Tronc s'est trouvé embarrassé par la crainte que le Gouvernement avait de l'électorat. Or, avec la nationalisation, les taux seront, en un sens, sous le contrôle du Gouvernement. Il est vrai qu'il y aura une compagnie formée par le Gouvernement; mais je me demande comment le Gouvernement appréciera l'état d'esprit dans lequel il se trouvera—je parle du Gouvernement d'aujourd'hui comme de celui de demain — le jour où il faudra augmenter les taux pour combler des déficits causés par les frais d'exploitation. Les électeurs peuvent dire qu'ils préfèrent des taux modérés et de lourdes taxes, la taxe devant naturellement être payée par le voisin, et nous avons vu déjà cela et nous le verrons de nouveau. Je vous demande, messieurs, si nous vivons quelques années de plus et si nous avons le plaisir de nous rencontrer ici, si nous en viendrons jamais à cet état d'esprit où nous serons heureux d'apprendre la nouvelle que les chemins de fer nationaux font face à leurs dépenses, oubliant qu'il existe un capital engagé et qu'il y a des intérêts à payer sur ce capital, et l'oubliant exactement comme nous oublions la somme qu'a coûté la construction de l'Intercolonial? Personne ne songe jamais voir l'Intercolonial rapporter assez pour payer l'intérêt sur son capital. Oh, non. Nous

serons bien heureux le jour où les frais d'exploitation seront couverts et qu'il y aura un faible surplus de revenu du chemin de fer. Après avoir eu des déficits tous les ans, nous pourrions peut-être voir le jour où ce chemin de fer sera exploité sans déficit et où nous ne songerons plus à l'immense capital que le pays a dû verser et sur lequel il paye toujours un intérêt au moyen des impôts.

Messieurs, ce serait avec moins de crainte que je verrais le danger que je prévois si notre situation financière était ce qu'elle était en 1903, alors que notre dette nette se montait à moins de 250 millions; mais, aujourd'hui, comme l'a dit l'honorable sénateur de Toronto (l'honorable M. Nicholls), notre dette nette est d'environ 2 milliards. Je dis "nette" parce que notre dette brute est de plus de 2 milliards et demi. Actuellement, nous empruntons 500 millions, d'après l'estimé du ministre des Finances; mais on ne doit pas oublier que ces 500 millions ne représenteront pas l'augmentation de notre dette parce que nous devons aux banques environ 300 millions que nous rembourserons à même les 500 millions. Ce sera néanmoins une augmentation de 200 millions de la dette. M. Boville et sir Thomas White ont, tous les deux, déclaré qu'un autre emprunt était nécessaire et je puis dire que, selon les calculs préparés par M. Boville, il faut compter sur un autre emprunt de 500 millions l'an prochain. Voilà donc 700 millions à ajouter aux 2 milliards, et sur cette somme nous devrions payer un intérêt annuel.

Devant le comité du Rétablissement des Soldats de la Chambre des communes, sir Thomas White a déclaré que nous avons atteint l'extrême limite de notre capacité financière. N'oubliez pas ces mots, messieurs, "l'extrême limite de notre capacité financière". Pouvons-nous, de gaieté de cœur, assumer un aussi lourd fardeau? C'est la question que je vous pose, messieurs. En 1913, l'intérêt sur notre dette était de 13 millions et, aujourd'hui, si nous en croyons sir Thomas White, il est de 155 millions si on ajoute les 40 millions des pensions. Telle est la dette en dehors de nos engagements pour l'année actuelle et des déficits des chemins de fer.

Je dois m'exuser d'un discours trop long...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Continuez.

L'honorable M. CROSBY: C'est très intéressant.

L'hon. M. DANDURAND.

L'honorable M. DANDURAND: Les honorables sénateurs ont reçu l'appendice aux procès-verbaux n° 43, qui a été distribué au Sénat et contient le quatrième et dernier rapport du comité spécial de la Chambre des communes sur le bill n° 10, loi modifiant la loi du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile. Je trouve la déclaration de sir Thomas White dans ce rapport. Messieurs, en outre et au delà du montant que rapportaient les impôts du pays en 1913, nous devons trouver une somme de 200 millions par année. Où prendrons-nous l'argent? Comme vous le verrez, la question est posée à sir Thomas à la page 88 comme suit:

Q. Quelles ont été, sir Thomas, nos principales sources de revenu?—R. Nos principales sources de revenu ont été les douanes, le revenu de l'intérieur, les postes et, depuis la guerre, la taxe sur le revenu et la taxe sur les profits d'affaires.

Q. Au sens large, quelle comparaison pouvons-nous établir entre notre taxe sur le revenu et celle des Etats-Unis?—R. Mes ordres ont été —et je crois qu'on les a exécutés—d'en considérer la base comme étant exactement la même. Il y a un an, la taxe sur le revenu aux Etats-Unis était plus élevée; puis, je crois qu'elle a diminué. Des experts de mon ministère m'ont déclaré que notre taxe était équivalente en tous points à celle des Etats-Unis. Personnellement, j'ai soutenu que ce serait une erreur de la faire sensiblement plus élevée.

Q. Pourquoi?—R. Pour deux motifs. En premier lieu, si elle était plus élevée, je crois que cela empêcherait certaines personnes d'immigrer dans notre pays, principalement des gens d'affaires, qui veulent établir des industries; en second lieu, si cette taxe était sensiblement plus élevée, je crois que plusieurs de nos gens s'en iraient aux Etats-Unis. Puis il y a un autre motif—ceci n'est pas généralement connu en ce qui concerne la taxe sur le revenu—nos conditions sont absolument différentes de celles de l'Angleterre en ce qui a trait à la taxe sur le revenu. Nous comptons dans notre système fédéral des provinces et des municipalités dont quelques-unes prélèvent une partie de leur revenu au moyen de la taxe sur le revenu; par exemple, en Colombie-Britannique, la taxe provinciale est très lourde et il y a là la taxe municipale et la taxe fédérale. Trois genres de taxes sont imposés aux contribuables de la taxe sur le revenu dans la Colombie-Britannique. Dans la Nouvelle-Ecosse, le gouvernement provincial a établi cette année la taxe sur le revenu; on y ajoutera la taxe fédérale; par conséquent, ils auront là-bas deux sortes de taxes. Dans la province d'Ontario, un homme est tenu de payer la taxe sur le revenu dans la ville qu'il habite. Je suis personnellement d'avis que toutes les provinces et plusieurs des municipalités devront recourir, dans une plus grande mesure, à la taxe sur le revenu, car leurs exigences se feront plus lourdes. J'ai, de temps à autre, reçu des gouvernements provinciaux, des demandes d'augmentations de subsides, et parfois on a soulevé la question de savoir pourquoi nous envahissons le champ de la taxe sur le revenu. C'était urgent, et, pour répondre à votre question, monsieur le président, je crois que notre taxe sur le revenu est en tous points presque la même que celle des Etats-Unis.

Et il ajoute que, selon lui, il serait imprudent d'augmenter l'impôt sur le revenu. Quant à ce qui touche l'impôt sur les profits d'affaires, voici ce qu'il dit à la page 90 :

Q. Y aurait-il quelque obstacle, à votre avis, à ce que l'on augmentât la taxe des profits d'affaires en vue de prélever les fonds requis?—R. Il serait impossible d'élever davantage le chiffre de la taxe des profits en affaires, et pour moi, je doute fort que l'on puisse la maintenir encore longtemps sans nuire considérablement au commerce du pays.

Q. Et pour quelle raison?—R. Du fait que la limitation du champ d'activité commerciale à un pourcentage établi a pour premier effet de décourager les gens d'initiative de choisir le Canada pour champ d'action, et, pour deuxième effet, d'empêcher les marchands surtout d'ouvrir de nouveaux débouchés. Mon attention a été plus d'une fois attirée, pendant la guerre, sur le fait que certaines maisons d'affaires s'implanteraient en Canada si ce n'était la taxe des profits en affaires; on craint cette taxe; et notre pays étant un de ceux qui invitent les éléments étrangers et qui désirent encourager les initiatives commerciales, j'ai toujours cru que nous devrions tenir compte de cet état de choses et des besoins de notre avenir, quand nous nous occupons d'imposition de taxes. Personnellement, je suis d'avis qu'avec le fléchissement des profits—et ces derniers sont destinés à fléchir, et ils fléchissent,—la taxe sur le revenu va se trouver, pour nombre de compagnies, à être encore plus élevée que la taxe des profits en affaires; autrement dit, les profits vont finir par disparaître tout à fait, ou à peu près. Cette taxe a produit des sommes considérables. La dernière fois que je me suis renseigné à ce sujet, on m'a dit qu'elle avait rapporté de \$75,000,000 à \$80,000,000. Le jour où je l'ai imposée je calculais qu'elle produirait \$30,000,000 en trois ans; mais cette somme a été, je crois, triplée ou à peu près.

Vous avez donc l'opinion de sir Thomas White sur la possibilité de trouver ces sommes en augmentant l'impôt sur le revenu, chose qu'il juge imprudente, ou l'impôt sur les profits d'affaires, qu'il voudrait voir diminuer plutôt qu'augmenter.

On lui pose ensuite (page 95) la question suivante :

Q. On a suggéré, dans le but de trouver les revenus nécessaires pour faire face à notre dette nationale et aux autres dépenses, y compris les dépenses en argent qui pourraient se présenter dans le sens que vous avez étudié, qu'on pourrait peut-être recourir à une taxe générale sur la terre, ou sur toutes les propriétés du Canada. Que pensez-vous de cela?—R. Bien, c'est là une question de politique pour le Gouvernement, et il y a bien des points de vue à considérer. Notre pays est bien vaste, allant de l'Atlantique au Pacifique. Les frais d'organisation et d'administration seraient nécessairement très considérables, à moins que vous ne fassiez faire par le fédéral une estimation de la valeur de toutes les terres, il faudrait estimer la valeur respective des terres des différentes provinces, et même de certaines parties des provinces. C'est-à-dire que si vous adoptiez l'estimation faite par les municipalités, il vous faudrait encore faire un ajustement, du moins pour l'estimation. Le Gouvernement devrait ensuite prélever sur cette es-

timation un certain nombre de millièmes par dollar. J'ai pensé à une taxe de ce genre. Je parle de mémoire seulement; mais je crois que quatre millièmes par dollar ne nous auraient rapporté qu'environ \$20,000,000.

Q. Une certaine personne a répété des chiffres censés provenir de M. Crerar, indiquant qu'une répartition d'un impôt de dix millièmes rapporterait un revenu de \$80,000,000?—R. Eh bien, le Gouvernement aurait à étudier la question de l'opportunité de prélever un tel impôt. En premier lieu vous avez déjà une taxe municipale sur le terrain. J'ignore s'il n'y existe pas de taxe provinciale directe sur le terrain; mais les autorités provinciales avec qui j'ai discuté cette question m'ont toujours représenté qu'une taxe sur le terrain devrait toujours être essentiellement une taxe municipale ou provinciale, parce que ces corps sont près de ces terrains, en ont l'administration et ont besoin de ces revenus.

Puis, plus loin :

Q. J'ai compris qu'il parlait de prélever un impôt de dix millièmes sur la plus-value?—R. Oh, non.

M. Morphy : Il a parlé d'un impôt sur la valeur des terrains non améliorés.

Le témoin : Non, il ne pourrait obtenir rien de semblable. L'un des caractères de nos impôts, et particulièrement, je crois, d'un impôt sur le terrain, c'est que nous ne serons en état de rencontrer nos obligations nationales seulement que par l'augmentation de la production au Canada, par entre autres moyens l'augmentation de l'immigration. Je ne crois pas qu'aucun projet d'impôt au Canada doive être étudié sérieusement à moins d'envisager l'effet probable sur l'immigration, et il incombe au Gouvernement d'étudier quelle forme d'impôt il devra adopter en ce qui concerne les terrains. Nous avons besoin en ce pays d'hommes qui vont aller s'établir sur la terre et augmenter la production; nous devons décider, en aussi grand nombre que possible, nos gens qui ne sont pas établis sur des terres, à embrasser la carrière agricole et nous devons induire les immigrants à venir au Canada et continuer la pratique de s'établir sur la terre. Si nous ne faisons pas cela, nous aurons peut-être, alors, une situation sérieuse à envisager au Canada dans quelques années d'ici.

Page 87, il dit :

Je crois que, nonobstant les lourds fardeaux dont nous nous sommes chargés, avec la politique d'économie qui, j'en suis certain, sera imposée au pays comme elle l'est dans d'autres pays,—et elle constituera un programme politique dans un ou deux ans—ce pays triomphera des difficultés; mais qu'il réussira pourvu qu'il surveille avec soin sa position financière. Il faut l'envisager à plusieurs points de vue. La dette nationale de ce pays, avant la guerre, représentait quelque chose comme un peu plus de \$300,000,000—\$335,000,000 je crois. J'ai dit dans mon discours de cette année sur le budget—et je ne crois pas qu'il y ait lieu de douter de mes paroles—que vers la fin de la présente année notre dette nationale nette atteindra près de \$2,000,000,000, ce qui veut dire, six fois plus qu'avant la guerre. Puis, se présente la question de nos revenus pour faire face à nos dépenses ordinaires. Je tiens à dire que nous avons atteint la limite des impôts; mais il nous faudra résoudre un formidable problème pour arriver à équilibrer nos revenus avec nos dépenses ordinaires. D'ici quelques années, nous aurons des déficits. Je ne vois pas comment nous pourrions les éviter. Maintenant, par comparaison,

essayons de nous rendre compte du changement opéré dans notre situation. L'intérêt de notre dette nationale, qui représente une charge fixe sur le revenu du pays, était, je crois, au-dessous de \$13,000,000 en 1914. Dans mon discours sur le budget de cette année, j'ai déclaré qu'il atteindrait \$115,000,000.

Q. Hier soir, on a déclaré qu'il serait de \$102,000,000?—R. Mon estimation comportait \$115,000,000, car il faut compter avec certains intérêts supplémentaires qui deviennent échus cette année. Mais supposons qu'il soit de \$110,000,000. Il vous faudra verser des pensions supplémentaires que nous n'avions pas à payer en 1914; j'ignore quelle sera la somme cette année; mais on a calculé qu'elle augmenterait en 1914; j'ignore quelle en sera la somme cette graduellement jusqu'à \$40,000,000.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cependant, l'ex-ministre des Finances a voté en faveur du projet de loi.

L'honorable M DANDURAND: Oui, l'ex-ministre des Finances a appuyé le projet de loi et il l'a appuyé parce qu'il ne voyait que des dettes marginales. Il a dit qu'il est vrai que nous assumons des responsabilités de 500 millions, mais qu'il y avait un actif de 500 millions et, si les dépenses d'exploitation augmentent les dettes, il y a aussi les recettes; et les déficits ne représentent pas autre chose que des dettes de marge.

Vous avez les déclarations de sir Thomas White disant que nos affaires sont très serrées; que, d'année en année, nous aurons des déficits et je vous demande, messieurs, si vous croyez prudent d'assumer ces responsabilités marginales pouvant s'accroître par la suite du fait que le réseau sera administré par des hommes qui ne seront pas surveillés par des gérants intéressés à produire des dividendes pour les actionnaires, mais exploité par des gérants comprenant qu'ils travaillent pour tout le monde et pour personne, c'est-à-dire pour l'Etat. Je vous demande si vous croyez sage de surcharger le pays des risques sérieux de ce réseau administré par des représentants du Gouvernement. Car, dites ce que vous voudrez, ce sera l'administration du Gouvernement, confiée à un bureau de direction, je le veux bien, mais un bureau que le Gouvernement pourra créer et détruire et qui ne sera pas stimulé par la nécessité de créer des dividendes annuels pour les actionnaires. Vous devrez trouver l'argent pour les dépenses portées au compte du capital, argent qu'on trouve aujourd'hui à Londres, non chez le Gouvernement, mais au siège même de la compagnie du Grand Tronc—et c'est encore une charge de plus. Des actionnaires du Grand-Tronc qui étaient les associés de cette institu-

L'hon. M. DANDURAND.

tion, vous faites des créanciers du Dominion, tandis que je suis convaincu que, grâce aux réclamations que nous avons contre le Grand-Tronc, nous pourrions obtenir tous les avantages que nous donnera la nationalisation du système au moyen d'un arrangement de trafic. Je crois que le Gouvernement n'a pas besoin d'aller très loin d'ici pour trouver des hommes de loi très compétentij'en vois plus d'un ici même—qui pourraient lier le Grand-Tronc par un contrat que cette compagnie sera obligée de respecter et qui en ferait une associée des chemins de fer nationaux par l'échange des trafics. Mon honorable ami le ministre du Travail (l'honorable M. Robertson) a cité les multiples avantages qu'a le Grand-Tronc dans l'Ontario et le Québec. Il a mentionné le fait que cette compagnie possède beaucoup d'échanges de trafic avec les Etats-Unis et que son réseau touche toutes les villes du Québec et de l'Ontario, comme s'il nous disait quelque chose que nous ignorions. Mais le Grand-Tronc a joui de tous ces avantages. Le Grand-Tronc, s'il n'a pas aux Etats-Unis cette mine où il prend son charbon et dont je n'ai jamais entendu parler, a été exploité jusqu'à ce jour dans ces conditions. Je me suis souvent demandé quels avantages on pouvait trouver dans le fait que le Grand-Tronc recueillait les marchandises d'exportation dans le Québec et l'Ontario et les transportait à Saint-Jean ou à Portland. Comment cela peut-il augmenter la valeur de nos chemins de fer nationaux qui sont surtout dans l'ouest? Je croyais que l'honorable ministre nous dirait que le contrat avec le Grand-Tronc nous donnerait les marchandises pour le voyage de retour dans l'ouest; mais non. Il a vu les capacités que le Grand-Tronc possède pour recueillir des marchandises destinées à l'exportation. Le réseau du Grand-Tronc jouit déjà de cet avantage. Si les marchandises sont déviées de la route du Grand-Tronc jusqu'à Portland, par exemple, pour passer par l'Intercolonial, le Gouvernement aura un déficit sur sa voie Montréal-Portland. La chose est évidente. Je ne vois pas la valeur de l'argument du ministre du Travail qui dit que les marchandises seront recueillies dans l'Ontario et le Québec, marchandises que les chemins de fer nationaux ne peuvent atteindre. L'avantage qui résulterait pour les chemins de fer nationaux serait l'échange des marchandises à North-Bay, ou ailleurs—et cet échange mutuel pourrait s'obtenir par un arrangement de trafic, comme aussi ce même arrangement nous donnerait l'usage des têtes de ligne.

J'ai exposé mes vues à mes collègues et j'ai fait voir une alternative qui, à mes yeux, vaut la peine d'être étudiée. Je la soumets à leur critique et à leur jugement.

Le débat est ajourné sur la motion de l'honorable M. McLennan et le Sénat s'ajourne au lendemain, à onze heures du matin.

SENAT.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Jeudi, 6 novembre 1919.

La séance est ouverte à onze heures.

Prières et procédures de routine.

BILL DE L'ACQUISITION DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

INTERPELLATION TOUCHANT LA LISTE DES ACTIONNAIRES.

L'honorable M. BEIQUE: Je tiens à attirer l'attention du Sénat sur le fait qu'il y a deux ou trois interpellations qui sont restées sans réponse et que je ne vois cependant pas à l'ordre du jour. L'une d'elles est au sujet de la liste des personnes détenant 1,000 livres sterling ou plus d'actions garanties, à 4 p. 100.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je puis répondre à mon honorable ami que la même interpellation a été faite aux Communes et qu'on a fait remarquer que ce renseignement devait venir de Londres et qu'il en coûterait au moins \$6,000 pour se le procurer. Cependant, malgré le coût élevé, l'opposition a insisté pour l'avoir. Je puis donc répondre qu'on se procurera le renseignement et qu'il sera câblé, quoi qu'il en coûte.

L'honorable M. BEIQUE: Dois-je ajouter que je comprends que le renseignement demandé à la Chambre des communes peut être difficile à obtenir, car il s'agit d'une liste de tous les actionnaires; mais, dans le but de faciliter l'obtention des renseignements demandés, ou, du moins, une partie de ce qui est difficile à obtenir j'ai borné ma demande à une liste des perling d'actions, et seulement d'actions garanties. Cette liste ne doit pas être si longue.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On me dit que des démarches ont été faites et que ces renseignements seront envoyés par câblegramme.

L'honorable M. BEIQUE: Cependant, j'insiste à dire que les interpellations demeurées sans réponse devraient se trouver à l'ordre du jour.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

PROTESTATIONS DES BOARDS OF TRADE.

L'honorable HEWITT BOSTOCK: J'aimerais à lire au Sénat deux télégrammes que je viens de recevoir. Le premier se lit comme suit:

Winnipeg, Man., 3 novembre 1919.

L'hon. sénateur Bostock,
Ottawa, Ont.

Nous avons aujourd'hui envoyé le télégramme suivant à l'honorable Président du Sénat:

Attendu que la nationalisation du Grand-Tronc-Pacifique est d'importance vitale pour le peuple du Canada, et attendu que le peuple du Canada n'a pas été complètement renseigné sur les détails de la transaction, ni sur la dette colossale qu'il assumera si le bill du Grand-Tronc est adopté; il est en conséquence résolu que, dans l'opinion du Board of Trade de Saint-Boniface, le Sénat devrait attendre jusqu'à ce que le peuple du Canada ait eu l'occasion de mieux connaître les détails de la transaction projetée et de pouvoir davantage former son jugement sur ses avantages ou désavantages.

Board of Trade de Saint-Boniface.

Le second télégramme se lit comme suit:

Winnipeg, 5 novembre 1919.

L'hon. sénateur Bostock,
Sénat,

Ottawa, Ont.

M. Maclean, du Board of Trade de Winnipeg, a envoyé le télégramme suivant à l'honorable Président du Sénat:

Soyez prévenu que le Board of Trade de Winnipeg, ayant une liste de membres de plus de deux mille deux cents, a, lors de l'assemblée générale du 4 novembre, rejeté par une majorité écrasante une résolution présentée et appuyant le bill du Grand-Tronc pour la raison que le public n'a pas été suffisamment informé; qu'on ne peut se procurer des détails au sujet des dettes et obligations assumées, et, de plus, parce que le seul rapport disponible montre que le capital-actions est sans valeur. On a fortement exprimé l'opinion que le séquestre est le mode convenable de procéder en ce cas.

J. E. Adamson.

Je désire demander à l'honorable président du Sénat s'il a reçu ces dépêches.

Le PRESIDENT: J'ai reçu le télégramme du Board of Trade de Winnipeg, mais non le premier qui a été lu.

BILL DE L'ACQUISITION DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

MOTION POUR SECONDE LECTURE— SUIITE DU DEBAT.

Le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sir James Lougheed deman-

dant la seconde lecture du bill n° 33, loi au sujet de l'acquisition, par Sa Majesté, du réseau de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, ainsi que l'amendement présenté par l'honorable W. B. Ross.

L'honorable JOHN S McLENNAN: Messieurs, avant de toucher aux aspects de la question sur lesquels je désire attirer particulièrement l'attention du Sénat, il me semble qu'il serait bon de revenir sur quelques-uns des points discutés au cours du long débat d'hier. Tout d'abord, j'ai été quelque peu surpris — et je crois que d'autres sénateurs l'ont été comme moi — d'entendre le leader du Gouvernement dire que le Gouvernement actuel possède un mandat du peuple pour suivre la politique qu'il propose. Revenons un peu en arrière dans l'histoire des entreprises de chemins de fer au Canada. Le gouvernement de M. Mackenzie avait entrepris la construction d'une voie ferrée à travers le continent, comme nous y étions obligés par la Confédération, et cela comme travaux publics.

L'honorable M. BELCOURT: Si les honorables sénateurs voulaient garder le silence, nous pourrions entendre.

L'honorable M. McLENNAN: Ce Gouvernement ayant été renversé, sir John Macdonald est arrivé au pouvoir, et il a proposé et réussi à faire exécuter les travaux par une compagnie particulière avec les résultats que nous connaissons. La question de la nationalisation a ensuite sommeillé pour ne revenir sur le tapis qu'en 1904.

Sir Robert Borden a fait alors appel au peuple avec cette devise: "Mieux vaut un chemin de fer appartenant au Gouvernement qu'un gouvernement appartenant aux chemins de fer". Le résultat de l'élection n'a pas démontré que le peuple fût en faveur de la nationalisation des chemins de fer. La question est alors retombée dans l'ombre et y est demeurée jusqu'en 1917.

Pendant une crise que je ne décrirai pas, parce que cette description a été faite de main de maître par mon honorable collègue de Brome (l'honorable M. Foster), le peuple canadien, qui traversait cette crise, a résolu, dans le but d'éviter un malheur national, d'acheter le Canadien-Nord et de mettre cette politique à exécution. Je ne crois pas, et je pense que la majorité des sénateurs et le peuple du pays sont de mon avis, qu'on puisse trouver en cela une preuve que le peuple canadien approuve la nationalisation.

Une élection a eu lieu dans l'automne de la même année. Elle s'est faite sur des questions mondiales et on vit rarement

Le PRESIDENT.

d'élection porter sur moins de questions nationales. Je ne crois pas qu'on puisse dire que cette élection justifie l'acquisition du Canadien-Nord, ni aucun des actes du gouvernement Borden, sauf celui de déclarer l'intention qu'avait le Canada de porter sa part du fardeau en appuyant une cause que le Canada et ses alliés croyaient d'une importance inestimable pour le bien-être du monde entier.

L'honorable leader du Gouvernement a dit aussi que le peuple du Canada avait déboursé un milliard pour la construction de chemins de fer et il a paru en déduire que cela appuie sa présente politique. La déduction que j'en tire, moi-même, c'est que le peuple du Canada est tellement opposé à la nationalisation, ou à l'exploitation des chemins de fer par le Gouvernement qu'il préfère donner ce montant d'argent à des compagnies particulières qui, si elles sont heureuses dans leur opérations, ont besoin de compléter leurs recettes. Conséquemment il me semble qu'en donnant ces sommes le peuple canadien démontre son sentiment qu'il est préférable de voir les chemins de fer demeurer la propriété de compagnies privées et être exploitées par elles, même si on dépense si libéralement le patrimoine canadien et les revenus provenant des taxes afin de maintenir ces compagnies particulières et cette exploitation particulière. De plus, sans prétendre avoir fait de longues recherches dans les annales des gouvernements parlementaires, celui de l'empire comme celui du Canada, je ne puis pas me souvenir — et ceux que j'ai consultés ne s'en souviennent pas davantage — que jamais une question d'une aussi grande importance que celle-ci, soit en Angleterre, soit ici, ait été présentée, débattue et adoptée sans avoir été soumise tout d'abord aux électeurs. Néanmoins, ceux qui, dans le pays et au Parlement ont été surpris de voir soulever cette question à cette époque, peuvent se souvenir que, au cours du printemps de 1918, sir Robert Borden, chef du Gouvernement déclara, le 15 mai, je crois, que des démarches seraient faites pour l'achat du Grand-Tronc. Cette déclaration a été faite sans beaucoup de préparation et sans insister, mais au cours d'un long débat sur la question. Dans un autre discours auquel le leader du Sénat a fait allusion, sir Robert a répété la chose en d'autres termes en disant que le Gouvernement devait prendre les arrangements convenables avec le Grand-Tronc.

Après cela, cet aspect de la question a de nouveau sommeillé. Nous avons appris de bonne heure que les négociations avec

le Grand-Tronc étaient rompues. On n'entendait plus parler de rien et on n'a entendu parler de rien jusqu'à un certain moment, c'est-à-dire quatre jours après que le premier ministre intérimaire, chef du Gouvernement, eût annoncé que la session avait été convoquée dans un but spécial; qu'il n'y avait pas autre chose à débattre et que nous serions congédiés au bout de quelques jours, la session étant terminée. Comme je l'ai dit, quatre jours après cela on nous a présenté ce projet de loi dont les conséquences sont si étendues. Je n'ai jamais connu la raison de cette volte-face du Gouvernement, ni la raison pour laquelle, avant de demander une décision, on n'a pas mis à la disposition du Parlement, c'est-à-dire, du peuple du pays, tous les renseignements voulus sur cette question; ni pourquoi on n'a pas voulu que le Parlement discute la question à fond; ni pourquoi on n'a pas permis au comité de faire venir des experts pour débrouiller cette question compliquée et élaborée de politique de chemins de fer.

Il est d'autres aspects de cette question qu'on peut effleurer. Il y a un vieux proverbe s'appliquant à des groupes de gens réunis dans le cours ordinaire des choses et qui dit: "Disons toute la vérité, mais décidons d'abord ce que nous allons dire". Je ne crois pas que les ministres aient observé ce proverbe. C'est cependant, un conseil sage, bien qu'un peu machiavélique. Un des ministres dit que le Pacifique-Canadien achètera le Grand-Tronc si nous ne précipitons pas la transaction avec un blanc-seing; un autre, au Sénat même, dit que le Pacifique-Canadien ne veut pas du Grand-Tronc; mais que cette compagnie ne veut pas voir le Gouvernement compléter son réseau en achetant le Grand-Tronc. Ces déclarations s'équilibrent fort mal. Un des ministres a voilé la question sous la dorure de la nationalisation; mais en voici un autre qui s'écrie: "Le Canada fait cela dans le but de pouvoir vendre tout le réseau", et, apparemment, il espère dépasser le succès de ses entrepreneurs canadiens qui ont gagné une réputation internationale et de belles fortunes. Cette ligne de conduite n'a pas été révélée par d'autres de ses collègues aux Communes et n'est pas davantage en harmonie avec la lettre de sir Robert Borden qui a été lue ici hier. Ces manières de voir semblent toutes contradictoires et ne se complètent pas les unes les autres. Quand nous voyons ce projet appuyé par des arguments manquant d'homogénéité, est-il injuste de demander un délai avant que cette ques-

tion se règle définitivement au Parlement? Le but du Parlement est de sauvegarder les intérêts du Canada et il ne saurait déléguer ses devoirs à aucun ministère.

Il est peu de points du discours de l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable W. B. Ross) que l'on puisse développer mieux qu'il ne l'a fait; mais il en est un cependant que j'aimerais à toucher et c'est quand il traite de l'achat du Grand-Tronc par le Pacifique-Canadien. Mon honorable ami a envisagé l'aspect légal de la question. Ailleurs, on a laissé entendre que cela pourrait se faire indirectement et en sous-main; que l'affaire pourrait être conduite par des gens intéressés dans la compagnie du Pacifique-Canadien et achetant assez d'actions du Grand-Tronc pour avoir la haute-main sur cette compagnie. Supposons qu'un groupe d'individus décide de prendre ce risque; supposons que les directeurs du Pacifique-Canadien, même s'ils s'intéressent au projet, même s'ils n'ont aucune garantie de leur compagnie pour les mettre à l'abri des pertes, garantie qui serait du reste illégale, décident d'agir ainsi, quel intérêt possible cela pourrait-il présenter au public desservi par le Grand-Tronc? Quel avantage le Pacifique-Canadien pourrait-il en retirer? Cela ne changerait rien à l'horaire des trains; cela n'ajouterait pas un train au service et les directeurs ne pourraient nullement modifier l'itinéraire d'un train de marchandises sans la permission de la Commission des chemins de fer. Partant, il me semble que cette acquisition serait absolument inutile et qu'on ne saurait tirer aucun avantage de ce projet imaginé. Conséquemment, prenant en considération l'argument légal de mon honorable ami (l'argument pratique de l'inutilité d'une telle politique de la part du Pacifique-Canadien), il me semble que ce fantôme qu'on a évoqué et qu'on a voulu montrer à la Chambre des communes, pour l'effrayer, est tout simplement un croquemitaine.

Si nous passons maintenant au côté pratique de la question, le Sénat se souviendra que le ministre du Travail, hier, a exprimé le regret de voir que les chemins de fer du Gouvernement devaient utiliser la gare du Grand-Tronc à Ottawa. Est-ce que trois réseaux ne l'utilisent pas déjà avec avantage pour chacun et au plus grand bénéfice de tout le public voyageur? Est-ce que le service du Pacifique-Canadien n'est pas aussi bon, entre Hamilton et Toronto, parce qu'il se fait sur les voies du Grand-Tronc? L'honorable sénateur a fait allusion aux sommes payées pour le service rendu comme étant un "tribut" et tous les arguments qu'il

a présentés—si je l'ai suivi exactement, et je n'ai certainement pas l'intention de présenter faussement les paroles d'un ministre dont je respecte la sincérité et les connaissances—tous ces arguments, dis-je, me semblent s'appliquer avec autant de force et autant d'effet à l'achat de tous les réseaux qui font échange de trafic avec les chemins de fer nationaux, ou avec les réseaux dans lesquels le Gouvernement est intéressé. Je n'attaque ni les connaissances, ni la sincérité de l'honorable sénateur; mais ma manière de comprendre l'exploitation des chemins de fer en ce pays me fait voir la question sous un jour tout à fait différent. Si je puis m'exprimer ainsi, je crois que son argument fondamental est basé sur une fausse conception du trafic. Le trafic est le résultat, un endroit, de la demande et de l'offre, ou l'approvisionnement, à un autre. Les moyens de communication entre ces deux points ne peuvent faire naître le trafic; ils ne peuvent que le recueillir et le stimuler. S'il existait deux rochers déserts et nus séparés par mille milles du Pacifique, ce n'est pas une, deux, trois, ou cinq lignes de steamers faisant escale à ces deux rochers qui pourraient créer du trafic entre eux, parce que ce trafic n'existe pas. Si Hamilton ne produisait rien de ce que Saskatoon demande, il n'y aurait pas de trafic entre ces deux villes. Le trafic, c'est-à-dire l'échange mutuel de commerce entre deux villes, doit exister d'abord. Le seul trafic qui puisse être affecté n'est pas ce grand et intéressant "trafic" sur lequel il nous a donné des chiffres si intéressants et si encourageants. Si j'ai bonne mémoire, il n'a pas parlé du trafic prenant sa source dans l'Ontario ou le Québec et destiné à des endroits situés sur les deux réseaux du Grand-Tronc-Pacifique et du Canadien-Nord, exploités par le gouvernement du Canada; et c'est cependant le seul commerce qui puisse être affecté par la transaction projetée. Il me semble que des chiffres touchant le commerce de ce genre eussent été moins élevés que ces chiffres importants et intéressants qu'il nous a cités. Cependant, j'admets qu'il fut un temps où son attitude aurait été celle d'un homme versé dans les affaires de chemin de fer, c'est-à-dire qu'il aurait reconnu comme nécessaire d'avoir la haute-main sur un réseau avant de pouvoir conclure des arrangements d'affaires avec une compagnie de chemin de fer. Il me semble que dans le monde des chemins de fer il fut un temps où, pas autant dans les chemins de fer de notre pays que dans ceux de tout le continent, l'attitude du magnat de voies ferrées était: "Le dia-

L'hon. M. McLENNAN.

ble emporte le public". C'était l'époque où les taux étaient basés sur tout ce que le public pouvait payer et endurer; où du favoritisme se faisait selon les expéditeurs et d'après les endroits dans le cours ordinaire des affaires. A cette époque, beaucoup de services d'utilité publique se rattachant aux chemins de fer, comme les éleveurs, les messageries et autres instruments, appartenaient aux gens d'un même groupe, et ces gens construisaient même des lignes d'embranchement qu'ils se revendaient à eux-mêmes. Je crois qu'il est bon de rappeler que c'est une compagnie de chemin de fer canadien qui traça la voie vers le nouvel ordre d'idées et qui décida que toutes ces choses devaient être exploitées pour le bénéfice de tous les actionnaires et non pour celui d'un petit groupe d'intéressés. C'était l'époque préhistorique des chemins de fer, alors que tous les intérêts se combattaient, et que, pour obtenir du trafic ou une juste part de profits, il fallait s'en emparer à coup de massue. Le torrent qui emporta cette rivalité avait deux courants. L'un était l'indignation du public contre l'injustice des directeurs de chemins de fer, et les compagnies modernes, travaillant dans des conditions différentes avec une conception et un idéal différents, et souffrant encore des fautes des anciennes. A ce flot d'indignation publique contre l'injustice dont le public souffrait s'est mêlée la nouvelle conception des choses chez les directeurs, quant à la manière d'exploiter un réseau. Ces directeurs ont compris qu'un chemin de fer n'a pas de ressources illimitées et que la meilleure chose à faire pour la direction, c'est d'utiliser de son mieux les propriétés et les ressources dont ils sont les dépositaires pour le compte des actionnaires. Ils ont compris que les meilleurs moyens d'utiliser ces ressources ne se trouvaient pas dans les anciennes méthodes de lutte, mais bien dans la coopération; que dans le but de réduire le coût de construction d'une gare, on pouvait y admettre les trains d'une autre compagnie. Ils ont vu qu'on pouvait réduire le coût des rails en y laissant passer d'autres trains que les leurs. Ils ont mieux compris le travail combiné, comptant sur un meilleur service, plus rapide, plus efficace et plus soigné que celui des rivaux, pour leur donner un avantage dans les affaires. De cette manière ils ont compris qu'ils pouvaient obtenir les meilleurs résultats de leur compagnie. Cette coopération, comme l'a dit le ministre du Travail, existe d'un bout à l'autre du pays. Tous les chemins de fer du Canada échangent leur trafic avec d'autres. Quelles que soient les ex-

cellentes intentions d'un bureau de direction, les lois y ajoutent encore, car elles ont été faites non seulement pour protéger les intérêts du public en général; mais aussi ceux d'une compagnie contre une autre compagnie.

A propos de ce nouvel esprit et de ces nouvelles méthodes dans l'exploitation des chemins de fer, j'attirerai l'attention du Sénat sur le fait qu'il existe une association de directeurs de chemins de fer d'Amérique et que M. Kelley, président du Grand-Tronc, soit dit en passant, fait partie de son comité exécutif. Cet exécutif a la haute main sur 92 de chaque 100 milles de voies ferrées aux Etats-Unis. Le comité exécutif a préparé des recommandations qui ont été soumises à une assemblée générale tenue en janvier dernier, et ces recommandations ont été approuvées à l'unanimité. Les directeurs des grandes compagnies de chemins de fer recommandent que le gouvernement fédéral ait le pouvoir: (1) de préparer la distribution et l'itinéraire des transports de manière à éviter l'encombrement et les blocus; (2) de régler la juste distribution des wagons entre les compagnies, les régions et les expéditeurs; (3) décider de l'emploi collectif des gares terminales quand des compagnies refusent de s'entendre; (4) prévenir le gaspillage et l'extravagance dans la construction de voies nouvelles, d'embranchements, de termini coûteux, ainsi que la construction de réseaux se doublant. Le fait que ces recommandations viennent des principaux directeurs de chemins de fer américains marque le changement énorme qui s'est produit dans l'esprit des compagnies et dans leur attitude les unes envers les autres et envers le public.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami me permettra-t-il une question? L'adoption de ces recommandations constitue-t-elle une entente permanente?

L'honorable M. McLENNAN: C'est une recommandation pour une entente permanente, faite en janvier de cette année-ci. Ce n'était pas une mesure de guerre, mais bien la politique permanente que les chemins de fer américains entendent suivre à l'avenir.

L'honorable M. BELCOURT: Est-ce le résultat d'un arrangement qui a duré pendant la guerre?

L'honorable M. McLENNAN: Dans une grande mesure, je le crois. Des experts bien connus en chemin de fer ont essayé de la coopération et découvert ses avantages durant la guerre. Ils ont découvert com-

bien elle est plus avantageuse que la concurrence entre les compagnies et contre le public, lutte qui durait depuis la période à laquelle j'ai fait allusion. En conséquence, ils ont décidé d'abandonner leurs anciens pouvoirs et d'adopter des méthodes coopératives.

L'honorable M. BELCOURT: L'honorable sénateur me permettra-t-il de lui demander aussi s'il a comparé ces résolutions avec les règlements qui étaient en vigueur en Grande-Bretagne, durant la guerre, pour la direction des chemins de fer?

L'honorable M. McLENNAN: Oui. La position en Angleterre est si différente qu'une comparaison est difficile. Vous pouvez vous rappeler que j'ai déjà attiré l'attention du Sénat sur ce sujet; mais il est probable qu'on l'a oublié; j'ai fait allusion à la manière de diriger alors les chemins de fer. Au commencement de la guerre, tous ont été réquisitionnés par le gouvernement. On avait d'abord convenu qu'un comité, qu'on appellerait en Amérique comité des exécutifs, dirigerait ces chemins de fer. Ils ont travaillé en s'unissant étroitement, chaque réseau conservant son personnel, mais ayant sa politique générale tracée par ce comité central de dix ou douze directeurs de chemins de fer. Je crois qu'on les appelle des surintendants, là-bas.

L'honorable M. BELCOURT: Mais ce n'est pas exactement ce qui a été fait aux Etats-Unis?

L'honorable M. McLENNAN: Aux Etats-Unis cela s'est fait d'après un système volontaire. L'administration américaine des chemins de fer continue l'exploitation des chemins de fer américains. Mais j'ai insisté sur ce point surtout pour montrer le nouvel esprit et les nouvelles méthodes qui en découlent. De plus, dans ce cas, nous n'avons pas à suivre l'exemple du grand pays du sud, car ces recommandations des exécutifs américains ont déjà force de loi au Canada et sont mises à exécution.

Comme nous avons révisé la loi des chemins de fer, l'an dernier, il n'est pas très nécessaire d'attirer l'attention du Sénat sur les dispositions qu'elle contient; mais je dirai un mot de l'article 154. Les directeurs peuvent faire des conventions et des arrangements pour le transport, l'échange des locomotives, la répartition des taux, la direction et l'exploitation, nommer des comités mixtes; et le tout se trouve sous la juridiction de la Commission des chemins de fer.

L'honorable M. BELCOURT: Il s'agit de l'échange de trafic.

L'honorable M. McLENNAN: En voyant l'article 312 et les suivants on constate aussi les pouvoirs extraordinaires donnés à la Commission et aux compagnies dans le même sens. Les compagnies doivent fournir des installations suffisantes et convenables, à toutes les gares, pour le transport et la livraison; il ne doit pas se produire de délai; elles doivent fournir et employer tous les appareils, installations et moyens convenables et nécessaires à cette fin. La Commission décide ce qui doit constituer une installation convenable. La Commission peut décider de l'heure d'arrivée des trains afin de faire les correspondances avec d'autres compagnies. La Commission peut ordonner des travaux, décider des taux, des indemnités pour surestaries, de l'échange du transport entre lignes raccordées, des devoirs réciproques des compagnies et des taux. La loi dit aussi que des taux de transport égaux seront demandés et qu'il n'y aura pas de favoritisme pour ou contre une personne ou une compagnie, ou entre différentes localités. On facilitera le transport par lignes directes et il n'y aura ni préférence ni injustice dans la répartition des wagons de marchandises. Les lignes raccordées doivent offrir des installations convenables pour le raccordement des embranchements et des voies particulières. Les mêmes facilités doivent être accordées aux compagnies de messageries. La Commission a le pouvoir de décider toutes ces questions et, dans le cas d'injustice ou de disparité des taux, le fardeau de la preuve retombe sur la compagnie et non sur l'expéditeur particulier. Si vous passez ensuite aux articles établissant des sanctions pénales, vous verrez quelle est la sévérité de ces articles. De plus, ces pouvoirs ont été exercés dans tous les départements et exercés sans protestations. A l'ouest comme à l'est, les commissaires ont ordonné le maintien de services de trains et, dans quelques cas, ont ordonné leur amélioration.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui suggérer qu'il pourrait aussi nous parler de l'article 336, qui est fort à propos. Il traite des tarifs conjoints.

L'honorable M. McLENNAN: Oui, l'article 336 traite des tarifs communs et l'article suivant vise le cas où les compagnies ne peuvent s'entendre.

L'honorable M. BELCOURT: Le tarif conjoint se rapporte à tout parcours continu exploité par deux compagnies ou plus.

L'hon. M. BELCOURT.

L'honorable M. McLENNAN: En ce qui regarde les cas où ces pouvoirs ont été exercés, je ne voudrais pas fatiguer le Sénat par mes citations. Qu'il me suffise de donner celle-ci touchant les marchandises. Un district fruitier de la Colombie-Anglaise, desservi par le réseau canadien du Great-Northern, trouvait que les itinéraires et les tarifs aux endroits de la Saskatchewan étaient trop longs et trop chers. La compagnie essayait, comme font toutes les compagnies, de prendre le plus long parcours sur ses voies. Un des itinéraires passait par le Great-Northern, qui a un service de grande vitesse, pour les fruits, et par le Pacifique-Canadien au lieu du Grand-Tronc-Pacifique, et la Commission a donné ordre d'établir de nouveaux tarifs. Personne n'a mis en doute le pouvoir de la Commission d'agir ainsi, et ce pouvoir peut être exercé dans chaque cas, de l'Atlantique au Pacifique, partout où les expéditeurs peuvent démontrer qu'il y va de l'intérêt public.

D'accord avec cet esprit et avec ce qui se fait sur toutes les lignes canadiennes de l'Atlantique au Pacifique, où l'on utilise des gares et des termini communs, toute ligne canadienne reliée à une ligne américaine peut faire des arrangements coopératifs dont les résultats sont satisfaisants. Le Pacifique-Canadien, par exemple, ne tente pas d'acheter le Maine-Central parce qu'il constitue un chaînon important entre Saint-Jean et Boston. Le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien utilisent tous les deux les voies du Boston & Maine pour aller de Montréal à Boston. Il semble qu'il existe une sorte de théorie de balance de pouvoirs dans ces questions. Il y a un an ou deux, alors que le Delaware & Hudson s'était relié pendant des années au Grand-Tronc pour le raccordement de New-York, et que le Rutland faisait son raccordement de New-York avec le Pacifique-Canadien, on a annoncé que le Pacifique-Canadien avait obtenu le raccordement de New-York par le Delaware & Hudson. Pour le profane s'intéressant aux questions de chemins de fer, il semblait que le Grand-Tronc se trouvait exclus, mais, avant la date fixée pour l'établissement du raccordement entre le Delaware & Hudson et le Pacifique-Canadien de la gare Windsor, on a annoncé que la ligne de Rutland allait se raccorder avec le Grand-Tronc. Je suis porté à croire, bien que je ne le sache pas, que ceci n'était pas prévu quand le Delaware & Hudson a établi son raccordement avec le Pacifique-Canadien; mais on croyait qu'il était

de l'intérêt général des chemins de fer qu'un grand réseau comme le Grand-Tronc ne se trouvât pas laissé de côté.

L'honorable M. BEIQUÉ: Si l'honorable sénateur veut me le permettre, je dirai que je me suis occupé de ce raccordement du Deleware & Hudson et, comme il le dit, nous n'avons jamais eu l'intention de laisser le Grand-Tronc de côté. L'arrangement a été fait dans le seul but de donner des facilités de tête de ligne au Deleware & Hudson à Montréal.

L'honorable M. McLENNAN: Je retirerais cet exemple particulier et je ne ferai pas perdre le temps du Sénat en en citant un autre. On peut trouver des vingtaines de ces cas de l'est à l'ouest du pays.

Je crois qu'une entente au sujet des transports est parfaitement possible entre les chemins de fer et le Grand-Tronc. L'honorable ministre du Travail a dit que nos relations avec le Grand-Tronc étaient mauvaises, irritantes et désavantageuses à l'Intercolonial. Pour les trains qui circulent entre Montréal et les provinces Maritimes, je n'ai jamais constaté que les retards se soient produits entre Montréal et la jonction de Sainte-Rosalie. De plus, si un arrangement de cette nature ne peut se faire avec l'Intercolonial, quand le Gouvernement appuie les deux compagnies et quand des vingtaines de compagnies font des ententes semblables et satisfaisantes, je crois que cela constitue plutôt un blâme pour les fonctionnaires de l'Intercolonial, du Gouvernement du Canada ou du ministère des Chemins de fer et Canaux qu'un argument contre une entente de ce genre. J'ai écouté avec le plus grand intérêt, avec une grande liberté d'esprit; mais je n'ai pas été convaincu parce qu'il existe trop d'exemples contraires.

En outre des points que j'ai fait ressortir, il en est un autre et, c'est qu'il me semble que le principe dirigeant de l'acquisition projetée est prussien. L'épithète est injurieuse; mais je n'en fais pas une épithète personnelle. La Prusse, cet élément dominant de l'Allemagne, a fait, depuis trente ou quarante ans, les plus extraordinaires progrès en art, industrie, commerce que jamais peuple civilisé ait réalisés. Paisiblement, elle envahissait les défenses de ses rivaux plus puissants. Des navires allemands transportaient les courriers anglais en Orient. Il n'était pas un dominion, pas une colonie, pas un protectorat de l'Angleterre où l'Allemagne n'augmentât son commerce. En Grande-Bretagne même, elle se posait en rivale des maîtres de forges et usiniers britanniques. Cet état de choses

semblait alarmant pour tous ceux qui lisent les signes des temps et, si l'Allemagne avait poursuivi cette tactique en continuant sa pénétration pacifique, il est difficile de dire ce qui serait arrivé dans vingt ans. Mais l'Allemagne ne voulait pas plus longtemps compter sur son système d'augmenter ses affaires en donnant pour ce qu'elle recevait un meilleur service en marchandises, commodités, transport, ou autres choses de ce genre. L'Allemagne a fait cette guerre mondiale dont les conséquences sont que l'Allemagne et les autres pays souffriront pendant plusieurs générations. Pour conserver les avantages qu'elle avait gagnés, elle les a mis en péril et perdus en tentant d'arriver au pouvoir absolu et de dire: "Non seulement vous vous gouvernez comme je le veux; mais vous ferez le commerce comme je le veux."

Les choses étaient différentes pour les chemins de fer. Le monde des chemins de fer américain a lutté, il a tenté du despotisme et de la main-mise, chacun luttant contre ses voisins ou ses amis. Tous ont découvert le peu d'avantages du système, et c'est ce qui a amené la coopération et l'aide mutuelle, telle qu'elle existait en Allemagne avant la guerre. Il s'agissait de donner un service de premier ordre et d'en retirer ce qu'on pouvait et, dans le cas des chemins de fer, cela veut dire d'après les règles de la loi et sous l'autorité de la Commission des chemins de fer. La proposition me semble erronée parce qu'elle nous recule dans le progrès. La seule chose qui soit parfaitement et solidement établie c'est qu'en achetant le Grand-Tronc les expéditeurs qui se trouvent le long de cette ligne et ont des marchandises à expédier à des endroits sur le Canadien-Nord, ou le Grand-Tronc-Pacifique, devront se contenter d'un service secondaire, justement à cause de cette acquisition. Voilà ce qu'il en est. J'ai tenté d'être aussi juste que possible avec ce que je savais de cette question.

Deux des rapporteurs du rapport Drayton-Acworth qui a été si souvent cité, étaient des experts et tous les deux sont opposés à l'acquisition ou à la direction par le Gouvernement. M. Smith dirige une compagnie importante de chemin de fer aux Etats-Unis, compagnie qui se raccorde aux réseaux canadiens, et il est au courant de la situation au Canada. A la page 102 de son rapport il fait une suggestion qui n'est certainement pas favorable à la nationalisation ou à l'exploitation par le Gouvernement. Et, sauf sous une forme très modifiée, M. Acworth n'est pas plus en faveur de laisser la direction au Gouvernement. M.

Acworth est, par réputation, reconnu comme l'homme le mieux renseigné de l'empire sur les questions de chemin de fer.

Il est un autre aspect de la question que le Sénat devrait soigneusement étudier. C'est l'aspect financier, non celui qui a déjà été étudié, mais ce qui se rattache aux sources de revenus dont le pays a besoin, comme on l'a répété sur tous les tons. Pendant des années, nous avons emprunté librement aux marchés financiers du monde. Or, ces marchés nous sont maintenant fermés. Il n'y en a plus qu'un seul en dehors du nôtre et c'est celui des Etats-Unis, vers lequel se tournent les yeux de toutes les nations ayant besoin d'emprunter, c'est-à-dire, presque toutes les nations du globe. Mais, depuis l'époque où les nations ont sacrifié leurs joyaux et ce qu'elles avaient de plus précieux pour aider leur pays, la chose la plus surprenante dans le monde financier s'est produite au Canada au cours des cinq dernières années. Au printemps de 1914, un ministre des Finances qui aurait suggéré d'emprunter 50 millions au Canada aurait aussi constaté la désespérance et il aurait fait croire qu'il était incapable d'occuper le poste qui lui avait été confié. Aujourd'hui, on a trouvé 2 milliards chez le peuple canadien. Je crois pouvoir dire que c'est là une chose surprenante et étonnante, d'abord que le Canada ait eu l'argent et, ensuite, qu'il l'ait versé si généreusement pour appuyer le gouvernement du Canada dans son entreprise magnifique qui était d'organiser et de conduire à bien les vœux et les désirs du peuple. La fin de la guerre n'a pas ralenti cette générosité. On a dit que le moment de soulever la question qui nous occupe était inopportün à cause de son effet sur le pouvoir d'emprunt futur; mais le peuple du Canada a oublié son désappointement pour n'écouter que son patriotisme, et l'emprunt annoncé promet d'avoir autant de succès que ses devanciers.

Mais il me semble que le Gouvernement, alors qu'il se tourne de nouveau vers le peuple du pays, comme il doit le faire, pour demander d'énormes sommes d'argent, est aussi chargé d'administrer les fonds qui lui sont confiés et de les dépenser de telle manière que personne ne puisse dire que son administration n'est pas prudente, qu'elle n'est pas conservatrice; qu'elle n'est pas économe; que le Gouvernement s'embarque dans des entreprises qu'on pourrait exécuter plus soigneusement et plus économiquement, même si cela causait quelques embarras. Ne laissez pas le Gouvernement canadien refroidir ses généreuses impulsions, ses impulsions loyales et patriotiques du

L'hon. M. McLENNAN.

peuple canadien, si cela peut s'éviter. Il me semble qu'en nous hâtant de résoudre la présente question nous pourrions créer des difficultés considérables dans ce sens.

Il est un autre point de vue auquel le leader du Gouvernement a fait allusion.

D'un bout du pays à l'autre on sait que ce pays est sur le point d'avoir un remaniement politique. Si l'on saisit la signification de toutes les élections qui ont eu lieu au pays depuis quelques mois, on verra comment ces résultats démontrent que, dans la nouvelle administration, on trouvera un élément nouveau, un élément étranger aux affaires, peu habitué à lire les leçons de l'expérience, bref, un élément désireux de tenter de nouvelles expériences. Si cela arrive — et je crois qu'il serait hasardeux de dire que cela n'arrivera pas, — quelle sera la position de ceux qui demandent des délais, des renseignements et d'étudier la présente question à fond quand on présente une expérience qui frappe aux racines mêmes du crédit public, qui modifie ou transforme une sphère d'activité de notre vie nationale? L'opportunité de ces demandes n'est-elle pas affaiblie par ce qui s'est passé en 1902 et 1903? A cette époque, on a demandé au Gouvernement d'attendre. Le Gouvernement n'a pas entendu cet appel, mais on peut dire, cependant, que le Gouvernement et le peuple vivaient dans une période d'abondance. L'importance de nos ressources avait été comprise sur le plus grand marché financier du monde. Mais nous, en 1919, traversons une période bien différente. Nos dettes sont énormes et nous ne devons compter que sur nos ressources. Les éléments radicaux, téméraires ou mal informés des parlements futurs pourront bien dire qu'en 1919, nous, ici, avons précipité l'adoption d'un projet de loi sans prendre de renseignements et sans avoir trouvé nulle part une raison quelconque de nous hâter ainsi. Et tout ce que demande la motion que je suis heureux d'appuyer, quels que soient les résultats du vote, c'est que nous laissions la question à l'étude pendant quelques mois encore.

L'honorable SMEATON WHITE: Mes vues sur la question de nationalisation sont assez connues, messieurs, et le discours éloquent prononcé, hier, par le leader du Sénat ne les a pas changées. La lettre du premier ministre, absent et malade, m'a profondément ému, surtout parce que, au cours du printemps et de l'hiver de 1911, le journal dont je suis propriétaire a été l'un des quelques journaux qui lui ont offert et donné leur appui. En conséquence, c'est

après un long et, je crois, loyal appui donné au premier ministre que je me trouve dans une position où mes vues ne peuvent tout à fait s'accorder avec les siennes.

En 1917, j'ai voté en faveur de l'acquisition du Canadien-Nord et, peut-être aussi, l'appropriation des chemins de fer par le Gouvernement. Mais, à cette époque, nous étions en guerre et il me semblait que la question en jeu était bien plus importante que celle de la nationalisation. A cette époque nous croyions à l'importance d'une seule chose: finir victorieusement la guerre. Dieu merci, nous avons atteint ce but. Ceci étant donné, je crois qu'il nous est possible de revenir à nos positions d'avant-guerre; ce qui fait que les opinions que nous avions et auxquelles nous croyions consciencieusement, peuvent être exprimées sans avoir les effets qu'elles avaient alors.

Je désire complimenter l'honorable ministre du Travail (l'honorable G. D. Robertson) du très habile discours qu'il a prononcé, hier. En réalité, j'avais un discours tout fait dont j'étais quelque peu fier. Mais ses paroles éloquentes et persuasives ont modifié mes pensées et les ont tournées dans une direction tout à fait différente. Cependant, passant en revue la situation d'une façon très pessimiste, le ministre du Travail semblait, je crois, se placer au point de vue d'un directeur pratique de chemin de fer. Le ministre du Travail est un homme versé dans l'industrie des chemins de fer et cela lui fait, sans doute, voir les choses dans le sens qu'il a indiqué. Dans les chemins de fer, l'exploitant est chargé du matériel roulant, de la circulation des trains, des transports et de beaucoup d'autres choses, ce qui fait qu'il représente une grande partie de la direction. Mais, en appuyant la motion de l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable W. B. Ross) je ferai remarquer au Sénat qu'il existe deux autres facteurs importants dans la direction d'un chemin de fer, ce sont le département du trafic et celui des finances et, à mes yeux, ces deux départements dont le ministre n'a pas parlé, sont réellement les plus importants dans la question qui nous occupe. Si le Grand-Tronc est, comme je le comprends, en excellent état, il était inutile que le ministre nous dise ce qu'il a dit hier en parlant des grands avantages dont le Gouvernement bénéficierait en faisant l'acquisition de ce réseau. Ce que les sénateurs désirent savoir, c'est comment le cours du trafic sera modifié par ce changement d'une propriété possédée par des particuliers ayant leur clientèle chez les expéditeurs, à une propriété du Gouver-

nement. Ils désirent aussi savoir où l'on trouvera les fonds pour faire certaines dépenses importantes qu'on devra probablement faire. Je crois que ce sont là des questions sur lesquelles nous avons raison et droit d'être renseignés et, comme le Grand-Tronc a su trouver les fonds nécessaires depuis trois ou quatre mois, je pense qu'on ne ferait aucun mal en suspendant la question quelques mois encore. En attendant, on peut enquêter afin de mettre les sénateurs au courant de certains faits qu'ils désirent connaître.

En ce qui touche les dépenses dont j'ai parlé, il existe depuis longtemps une dispute entre le Grand-Tronc et la ville de Montréal au sujet de la construction de voies élevées à son terminus de cette ville. Je crois qu'il existe un arrangement — de fait, le Grand-Tronc est obligé d'élever ses voies. Le coût estimé de ces travaux est entre 15 et 50 millions. Il est parfaitement possible au Parlement d'adopter une loi pour protéger le Gouvernement, propriétaire du chemin de fer, qui l'exempte de faire cette dépense, qu'on pourrait aussi retarder. Mais, messieurs, le même état de choses existe dans les Etats du Michigan, du Maine, du Vermont, de l'Illinois et d'autres Etats desservis par un réseau du Grand-Tronc, ou exploité par cette compagnie. Dans les divers Etats traversés, les villes ont passé des règlements obligeant la compagnie de supprimer ce qu'on nomme les passages à niveau et à élever ses voies et construire des passages en dessous. Je crois qu'il serait parfaitement juste de demander qu'au cours des mois qui précéderont la prochaine session, le ministre du Travail découvre le montant de ces dépenses projetées et qu'il nous en instruisse afin que nous sachions combien il en coûtera pour mettre la compagnie en règle avec les différentes municipalités. Le ministre des Finances pourra aussi nous dire où il prendra les fonds.

Le ministre du Travail (l'honorable M. Robertson) nous a aussi décrit les moyens splendides dont dispose le Pacifique-Canadien pour ses raccordements avec Boston et nombre d'autres endroits qu'il nous a nommés. Il nous a dit aussi, comme on le voit à la page 298 des débats, que le Grand-Tronc avait des raccordements avec le Boston & Maine, à Portland; avec le Maine-Central, à Lewiston-Jonction; dans le Maine, à New-Stratford, dans le New-Hampshire, Or, les sénateurs d'Halifax et de Saint-Jean pourraient bien avoir d'autres renseignements sur ces détails particuliers. Le raccordement le plus avantageux pour le Grand-

Tronc, au point de vue de l'échange de transports, se trouve sur la frontière internationale, à Buffalo et à Rouse's-Point, les raccordements de ces deux endroits servant surtout à l'échange des marchandises qui vont vers les ports américains de préférence aux ports canadiens. Le ministre des Chemins de fer, qui vient d'Ontario, habite tout près d'un de ces points de raccordement. Si nous devons utiliser ces raccordements avantageux, nos transports passeront naturellement de l'ouest à la frontière de Niagara, plutôt qu'à Saint-Jean ou Halifax. C'est pour cela qu'à mes yeux, les sénateurs d'Halifax et de Saint-Jean pourraient penser à cette question, et aussi décider s'il ne serait pas bon de suspendre ce projet un mois ou deux, afin de pouvoir s'assurer de ce que sera l'effet véritable de ces raccordements.

L'honorable M. DENNIS: Ces raccordements existent actuellement?

L'honorable M. WHITE: Certainement. Si on désire faire une entente relative au transport...

L'honorable M. DENNIS: Ils existent depuis plusieurs années.

L'honorable M. CLORAN: Plus fort. Nous ne vous entendons pas.

L'honorable M. WHITE: En réponse aux remarques de l'honorable sénateur d'Halifax (l'honorable M. Dennis), je dirai que le ministre a fait ressortir l'importance de ces raccordements lorsque le Gouvernement possédera le Grand-Tronc, ou le dirigera complètement. Les raccordements existent actuellement; mais il nous dit que leur valeur sera augmentée et que plus de marchandises y passeront si le Gouvernement acquiert le réseau.

L'honorable M. DENNIS: En dirigeant vers l'est les marchandises que les deux réseaux transcontinentaux transportent maintenant.

L'honorable M. ROBERTSON: Puis-je faire observer à mon honorable collègue (l'honorable M. White) que les transports qu'il a dit passer à la frontière Niagara pour prendre les voies américaines, proviennent, presque sans exception, de l'ouest de la rivière de Détroit et qu'ils ne sont pas compris dans l'état que j'ai lu hier au sujet de l'échange de marchandises entre le Grand-Tronc et les lignes correspondantes. C'est simplement du trafic d'entier parcours, qui ne compte pas dans l'échange entre les réseaux.

L'hon. M. WHITE.

L'honorable M. CLORAN: Nous n'entendons pas un mot de ce que disent les honorables sénateurs de la droite.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous avons tout manqué.

L'honorable M. DENNIS: Vous le lirez dans les débats.

L'honorable M. WHITE: Si le Gouvernement était propriétaire du Grand-Tronc, ces transports pourraient peut-être se développer.

L'honorable M. ROBERTSON: Oui

L'honorable M. WHITE: Le ministre a fait aussi allusion au gros courant de marchandises d'exportation qui passe sur les voies du Grand-Tronc, prenant son origine dans ce qu'on nomme le Grand-Tronc-Western; c'est-à-dire les lignes à l'ouest de la rivière Détroit—Chicago et l'ouest. Ce qu'on nomme transport d'entier parcours s'est monté, l'an dernier, à 20 ou 22 millions. Environ la moitié de ce transport venait de la ligne canadienne et l'autre moitié de lignes américaines. Cette année, les chemins de fer comptent gagner de 30 à 35 millions par leurs transports d'entier parcours ou de parcours direct. Or, comme le ministre l'a fort bien dit, les transports d'entier parcours sont les plus avantageux. En d'autres termes, et selon la manière dont les chemins de fer tiennent leurs livres, le trafic local paye juste les frais généraux.

Tout ce qui pourrait affecter ces transports directs affecterait sérieusement les profits du réseau. En 1917, à l'arrivée de l'administration McAdoo, ces transports ont été quelque peu affectés. Je ne dis pas cela dans le but de critiquer ce qui s'est fait; mais simplement pour démontrer avec quelle facilité ce transport peut être effectué. A cette époque, l'administration confia la direction dans cette région à un employé qui, apparemment, favorisait davantage d'autres compagnies. Dix réseaux traversent ce territoire et le personnage en question semblait préférer ces réseaux au Grand-Tronc. La conséquence fut une diminution dans le courant de transport; mais, heureusement, la direction du Grand-Tronc put obtenir des changements dans le personnel administratif de ce territoire et le résultat fut, non seulement la reprise de l'ancien transport, mais une augmentation. Ceci démontre que si le département du trafic doit aller chercher des marchandises à Chicago comme il le fait maintenant, il le fait pour la clientèle que le Grand-Tronc a formée après des années d'exploitation. Mais je ne vois pas

comment, au point de vue commercial, cette clientèle passera au Gouvernement canadien. L'agent qui va demander du transport actuellement, pour le compte du Grand-Tronc, occupe une position bien différente de celle qu'il occupera quand il se présentera pour le compte d'un réseau appartenant au Gouvernement canadien.

De plus, lors d'une déclaration faite l'autre jour à la Chambre des communes, le ministre des Chemins de fer, en réponse à une question demandant ce que l'on ferait pour diriger le trafic provenant du Grand-Tronc-Western vers les ports canadiens, a dit que c'était une question très simple, parce que tout agent qui expédierait les marchandises ailleurs que vers un port canadien, ne conserverait pas son poste longtemps. Or, messieurs, quel obstacle pour l'agent qui cherche des clients dans ce territoire! En d'autres termes, il ne pourrait pas chercher de consignations pour Portland, Boston, la frontière Niagara, que le ministre a nommés, et d'autres ports. Il ne pourrait pas avoir ces consignations parce que, selon la réponse du ministre, on lui dirait dans ses instructions de chercher des expéditions pour les ports canadiens exclusivement.

Cette acquisition du Grand Tronc entraîne avec elle l'achat et virtuellement la possession des terminus d'un grand port américain, celui de Portland. Le Grand-Tronc a construit et possède le terminus de ce port et, si c'est la politique du Gouvernement—politique très sage, il me semble—de faire passer les marchandises des chemins de fer du Gouvernement vers Halifax et Saint-Jean, cela enlèvera le transport qui se dirige maintenant sur Portland. Je crois qu'avant bien longtemps on entendra des plaintes des citoyens de Portland et peut-être du gouvernement américain lui-même, parce que ce port deviendra pratiquement inactif tandis que le commerce naturel qui lui est venu depuis des années sera passé à Halifax et Saint-Jean. Cela amènera des complications. Je suis tout à fait d'accord avec l'honorable sénateur de Sydney (l'honorable M. McLennan) sur la possibilité de conclure une entente de trafic. Je dis qu'on devrait la conclure et éviter ainsi toutes les complications susceptibles de survenir par la nationalisation.

En disant ceci, messieurs, je ne veux pas décrier la nationalisation parce que, après tout, le Gouvernement possède actuellement un réseau considérable et, même le Grand-Tronc-Pacifique si critiqué, a, au cours des deux ou trois dernières années, transporté pour 100 ou 200 millions de produits du pays sous forme de grain, poisson et bois de

construction. Donc, après tout, si le Grand-Tronc-Pacifique coûte 6 ou 8 millions par an au pays, le Gouvernement exporte 100 ou 200 millions de nos produits et nous y trouvons des bénéfices sous une forme quelconque. Cela vaut certainement quelque chose. Peut-être cela ne vaut-il pas le prix que nous payons, mais cela doit être pris en considération et nous pourrions augmenter nos profits parce que, comme le ministre du Travail le sait parfaitement, la route la plus directe de Winnipeg à Halifax est par le Transcontinental et le pont de Québec. Si nous achetons et exploitons le Grand-Tronc et ses raccordements, nous n'aurons pas besoin d'utiliser l'autre ligne. Je crois qu'il vaut mieux développer et améliorer ce que nous avons.

Le ministre a répété à plusieurs reprises — et j'ai été peiné de l'entendre — que les lignes du Canadien-Nord dans l'est sont une fumisterie. Or, quelques sénateurs ont voyagé avec moi sur une de ces lignes, au cours du mois dernier. Ils savent ce qu'elles sont. La voie ne nous a pas paru mauvaise. Le matériel roulant semblait bon. Donc, s'il y a fumisterie quelque part, c'est dans la direction, et je crois que le ministre ne perdrait pas son temps à jeter les yeux de ce côté. Les sénateurs qui ont voyagé sur ces lignes peuvent dire qu'elles sont en bon état.

L'honorable M. ROBERTSON: La fumisterie est dans l'absence du trafic.

L'honorable M. DOMVILLE: A quelle ligne faites-vous allusion en ce moment?

L'honorable M. WHITE: A la ligne nationale allant de Hawkesbury à Québec.

L'honorable M. DOMVILLE: Ceux qui y sont allés ont eu du champagne, des repas gratuits et tout ce qui s'en suit. Je n'y suis pas allé.

L'honorable M. WHITE: Messieurs, je ne retiendrai pas le Sénat plus longtemps; mais je dois dire que je crois, en appuyant l'amendement de mon honorable ami de Middleton (l'honorable W. B. Ross), que cette question est à la fois trop considérable et trop grave pour qu'on puisse en précipiter la solution de cette manière; que, pendant un mois ou deux, le Grand-Tronc ne pourrait souffrir de dommages et que, si quelqu'un en souffrait, ce serait quelqu'un que nous ne connaissons pas. Je crois qu'un délai d'environ deux mois serait opportun et je me déclare très heureux d'appuyer l'amendement de mon honorable collègue de Middleton.

L'honorable P. B. CASGRAIN: C'est avec un sentiment de tristesse et de crainte, mes-

sieurs les sénateurs, que j'aborde le sujet qui nous occupe, car plus je l'approfondis et plus j'y pense, moins je vois de quel avantage il peut être au peuple canadien. J'avais espéré que la question ne se présenterait pas ici et que nous n'aurions pas à nous en occuper. Or, j'ai trop de respect pour le Sénat pour oser faire une déclaration qui ne serait pas soigneusement motivée. Chaque fois que j'ai joui de la courtoise attention du Sénat, je n'ai jamais prononcé une parole dont on put mettre en doute la sincérité ou l'exactitude. Je sais reconnaître l'utilité du compte rendu officiel des Débats. Les honorables sénateurs qui se lèvent ici pour adresser la parole savent que tout ce qu'ils diront sera pris par écrit et si, malgré leur sincérité, ils errent par manque de connaissances, ils savent que cela leur sera reproché, soit ici, soit ailleurs. Je comprends parfaitement que le moment n'est pas venu de faire un discours académique sur le mérite ou le démerite de la nationalisation ou de la propriété privée, avec ou sans direction du Gouvernement. Cependant, en une autre occasion, j'ai eu une lueur d'espoir quand le leader du Sénat a déclaré que, si la mesure qu'il appuyait—mesure assez semblable à celle-ci—n'avait pas de succès, nous pourrions, après avoir manqué, dans son exécution, de satisfaire le peuple canadien, trouver un syndicat ou une corporation pour exploiter le réseau. Je dois dire qu'après un échec, il serait quelque peu difficile de trouver quelqu'un pour le prendre et nous accorder des conditions aussi bonnes que celles que nous avions auparavant. Cependant, même cette lueur d'espoir s'est éteinte devant la lettre du premier ministre dont nous regrettons tous, j'en suis certain, la maladie. Il dit dans cette lettre, si je la comprends bien, que jamais ce réseau ne sera passé à une corporation. Peu de temps après avoir lu la lettre, le leader du Sénat a répété ce qu'il avait déjà dit en une autre occasion. Il a dit: "Si nous échouons, nous pouvons annoncer la vente du réseau et trouver des financiers aux Etats-Unis ou en Angleterre qui l'exploiteront." Ne nous occupons pas d'où ils viennent, pourvu qu'ils puissent prendre notre place, ce que, toutefois, des financiers prudents ne songeraient à faire, parce que ces réseaux sont déjà écrasés de dettes. Je n'accuse personne; mais, aujourd'hui, ces réseaux sont chargés de dettes, et il faudra qu'ils emploient toutes leurs ressources pour payer seulement les frais d'exploitation. Comme l'a dit, hier soir, mon honorable collègue de De Lorimier (l'honorable M. Dandurand), nous serons très satisfaits si ces lignes rapportent seulement

L'hon. M. CASGRAIN.

leurs frais d'exploitation et nous nous contenterons de demander aux contribuables les intérêts sur les débetures et l'argent pour les améliorations. Des améliorations seront continuellement nécessaires et cela demandera des augmentations de capital que nous devons aller aussi demander aux contribuables. Cela ne sera pas une tâche agréable que de demander cet argent aux gens de l'Ontario, ou de l'ouest, quand les améliorations en question seront faites en pays étranger.

Nous pourrions discuter les mérites et démérites de la nationalisation jusqu'au jugement dernier. Les rayons des bibliothèques ployent sous les livres traitant des avantages ou désavantages de cette politique. Je suis certain que tous les honorables sénateurs ont lu beaucoup de ces livres. Beaucoup, du reste, surtout en ces dernières années, ont eu une grande vogue. Je dois dire d'abord que la nationalisation a de grands avantages. C'est une chose que je ne nie pas. On parle des lignes parallèles. Assurément, si nous avions débuté par la nationalisation, nous n'aurions pas ces lignes parallèles. Comme l'a dit hier le ministre du Travail, nous n'aurions pas deux lignes entre Winnipeg et Edmonton—l'une droite et l'autre en zig-zag. Il n'y aurait qu'une seule ligne. Par exemple, encore, entre Ottawa et Montréal, nous avons trois lignes et un nombre infini de trains. Je crois qu'il y a beaucoup de lignes, reliant des villes importantes des Etats-Unis, ou de l'Angleterre, chacune avec plus de trafic que nos trois lignes. Je laisse cela au ministre du Travail qui semble expert là-dessus. Je suis certain qu'entre New-York et Philadelphie un train ordinaire a plus de trafic que nos trois trains mis ensemble. Mais que pouvons-nous faire, maintenant que nous les avons? C'est un triple service que nous ne pouvons supprimer. Les voies sont construites et des industries se sont établies de bonne foi le long du parcours. Il est impossible de supprimer ces voies maintenant qu'on s'en sert. Après tout, la trame et la chaîne de notre vie nationale est la politique; et on ne saurait supprimer un chemin de fer parce qu'il est parallèle à un autre. Il y a fort peu de lignes allant d'une ville importante à une autre ville importante sans toucher à des villes intermédiaires et, conséquemment, cet argument des lignes parallèles doit disparaître de la discussion. Nous avons ces lignes et nous devons les utiliser de notre mieux.

La nationalisation a encore bien d'autres bonnes qualités; mais leur nature est telle

qu'il serait trop long de les discuter. La question à laquelle nous devons aujourd'hui faire face est notre situation au point de vue des chemins de fer, notre politique et l'étendue de notre réseau.

Nous avons beaucoup entendu parler du rapport Drayton-Acworth. Les messieurs qui l'ont préparé disent que nous avons 40,000 milles de chemins de fer pour une population de 7 millions et demi. Songez-y, 40,000 milles de voies ferrées pour 7 millions et demi d'habitants. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela signifie qu'il y a un mille de voies pour chaque 180,000 personnes, hommes, femmes ou enfants. En mettant la moyenne des familles à 4 personnes cela donne un mille de chemin de fer pour chaque 40 hommes capables de travailler. Quarante hommes peuvent-ils travailler assez pour fournir du commerce à un mille de chemin de fer? Et, en quelques endroits du pays, la situation est pire encore. En 1901, quel était le total des réseaux canadiens? A cette époque, nous avions une population de 5,371,315 et 18,000 milles de chemin de fer. Cela donnait environ 300 personnes pour chaque mille. Nous avons continué pendant 10 ans et, en 1911, nous avons augmenté nos réseaux de 7,400 milles, ce qui nous donnait environ 25,000 milles de voies ferrées. Pendant la même période, la population augmentait d'environ 30 p. c. Nous avions alors une population de 7,206,000. Conséquemment, nous avions un mille pour 284 personnes; nous construisions trop vite. Mais, six ans plus tard, en 1917, nous avions 40,584 milles, selon les chiffres donnés à la page 2 du rapport Drayton-Acworth, et notre population était estimée à 7 millions et demi, soit 185 personnes par mille de chemin de fer. Vous voyez, messieurs, comment la population a augmenté pendant ces années; mais comment l'augmentation n'a été nullement en proportion de celle des chemins de fer. Nous avons eu une augmentation de 15,000 milles tandis que l'accroissement de la population n'était que de 300,000 âmes. Mais les provinces de l'Ouest sont dans une plus mauvaise posture. Il est malheureux que mes collègues de l'Ouest ne soient pas ici. Je vois cependant l'honorable sénateur de Boissevain (l'honorable M. Schaffner), et je compte qu'il m'écouterait et qu'il dira à ses collègues de l'Ouest qu'il y a un mille de chemin de fer pour chaque 122 personnes dans les provinces de l'Ouest. Dans l'Ouest les familles peuvent être un peu plus nombreuses. Il peut y avoir cinq personnes, le père, la mère et trois enfants.

Ce n'est rien comparativement à notre province et, dans l'Ouest, où l'espace est considérable, c'est relativement peu. Ainsi, dans ce cas, vous avez 25 familles au mille, ou 25 chefs de famille pour chaque mille de voie. Or, messieurs, il n'est pas une de ces voies qui ait coûté moins que \$50,000 du mille—et je suis modéré parce que le rapport Drayton-Acworth, en parlant du Grand-Tronc, place ce coût à \$56,000 du mille. A 5 p. c., cela constitue une charge fixe de \$2,500 qui doit être payée. Comment la payer? On ne peut le faire qu'en trouvant \$7,500. La compagnie du Pacifique-Canadien a été très heureuse quand elle a constaté que ses frais d'exploitation se montaient à 66 ou 64 p. c.—un peu moins de 70 p. c.—des recettes brutes. Conséquemment, pour chaque \$3 que reçoit un chemin de fer, \$2 vont aux frais d'exploitation—je crois que l'honorable ministre du Travail m'appuiera sur ce point—et \$1 constitue le profit. Naturellement, durant la guerre, les frais d'exploitation ont monté à 80 et 81 p. c.; mais c'était une période anormale. En conséquence, si un chemin de fer a \$2,500 de charges fixes par mille—ayant coûté \$50,000 du mille, il doit faire \$7,500 d'affaires par mille. Si nous en croyons les rapports annuels, les chemins de fer ne gagnent pas autant; mais je ne sais pas ce qui en est pour le moment. Néanmoins, si ces 25 familles doivent fournir \$7,500, cela signifie \$300 par famille, ou \$1 pour chaque jour ouvrable, afin de faire fonctionner ces chemins de fer. Je ne crois pas que cette déclaration puisse être contredite, parce que je l'ai préparée d'après les rapports et si quelqu'un désire vérifier les chiffres, je lui en fournirai les moyens. Je ne savais pas que j'aurais à parler ce matin; quand je continuerai, cet après-midi, j'aurai les documents voulus.

Comment cet état de choses se compare-t-il avec celui des autres pays? Les Etats-Unis, comme chacun le sait, laissant le Canada hors de comparaison, sont le plus grand pays du monde. Les Etats-Unis ont plus de milles de chemin de fer que tous les autres pays, si on ne compte pas le Canada. Naturellement si vous ajoutez les réseaux canadiens aux réseaux américains, les Etats-Unis ont beaucoup plus que le reste du monde, mais si vous ajoutez les réseaux du Canada à ceux du reste du monde, les chiffres s'égalisent à peu près, et la longueur des voies est à peu près celle des voies des Etats-Unis. Aux Etats-Unis,

il y a 400 personnes par mille. Dans le Royaume-Uni, combien de personnes faut-il pour entretenir un mille de voies? Il y a 2,000 personnes pour chaque mille et, cependant, sous le régime du gouvernement, tout dernièrement, il a fallu transporter les marchandises dans des camions. Comme vous le savez, il s'est produit une grève que les compagnies, gérées par le gouvernement, n'ont pas eu à payer. Je me trouvais en Angleterre, il n'y a pas très longtemps, et on étudiait sérieusement la question de rendre les chemins de fer aux compagnies privées. Le gouvernement avait complètement échoué et, cependant, il y a 2,000 personnes pour défrayer chaque mille de chemin de fer. Si 2,000 personnes ne peuvent pas payer un mille, comment 122 le pourront-elles? Ou, si vous prenez tout le Canada, comment 185 en viendront-elles à bout?

Mais passons à d'autres pays. Prenez par exemple l'Australie où il y a 374 personnes par mille de chemin de fer. Les chemins de fer sont exploités depuis longtemps par le gouvernement. Je reviendrai plus tard sur les chemins de fer australiens. Quel est le coût de l'exploitation là-bas? Pour chaque dollar que nous payons ici, on doit payer \$2 en Australie afin d'avoir le même service, et je défie toute contradiction sur ce point.

L'honorable M. SMITH: L'honorable sénateur peut-il nous donner la population par mille le long de la voie du Grand-Tronc que nous cherchons à acheter?

L'honorable M. CASGRAIN: J'ai lu soigneusement le rapport Drayton-Acworth qui a coûté si cher au pays et il ne donne pas ce renseignement. Je n'ai rien qui m'ait permis de recueillir ce renseignement et ne puis répondre à mon honorable collègue.

En Russie, il y a 4,000 personnes pour chaque mille de chemin de fer. L'Argentine a une population qui égale environ la nôtre, et c'est un pays d'avenir. Nous pouvons répéter que le Canada est le pays qui progresse le plus rapidement; mais au cours des cinq dernières années, l'Argentine est allée, elle aussi, de l'avant, par sauts et par bonds. Prenez la magnifique ville de Buenos-Ayres qui avait une population de 500,000; il y a cinq ans, et qui compte aujourd'hui près de 2 millions d'habitants.

Le débat est ajourné sur motion de l'honorable M. Casgrain, à une heure, et le Sénat s'ajourne jusqu'à trois heures de l'après-midi, le même jour.

L'hon. M. CASGRAIN.

Deuxième séance.

Le Sénat se réunit à trois heures sous la présidence de l'honorable J. BOLDUC.

PROJET DE LOI TOUCHANT L'ACQUISITION DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

Reprise du débat.

L'honorable M. CASGRAIN (continuant): Au moment où nous nous sommes ajournés, messieurs, j'arrivais à la discussion du rapport Drayton-Acworth. Je vois que ce rapport comprend deux parties. L'associé de sir Henry Drayton, M. Acworth, n'est arrivé ici qu'à la fin de décembre et le rapport a paru en février. Nous pouvons donc croire avec raison que M. Acworth n'a pas été, lui-même visiter le réseau. Je puis dire que la personne qu'on avait d'abord choisie était sir George Bates qui jouit d'une grande autorité en matières de chemins de fer. Mais, pour une raison ou une autre, sir George Bates ne pouvait se déplacer et quelques semaines se sont passées avant qu'on nomme son remplaçant, M. Acworth. Quelques autres semaines se sont passées avant que ce dernier vienne ici, ce qui fait qu'à cause du laps de temps entre la nomination de M. Acworth et son arrivée d'Angleterre, il n'est arrivé ici que vers les derniers jours de l'enquête Drayton. Nous devrions donc nommer ce rapport le rapport Drayton, car l'autre rapporteur n'a fait que signer ce qui était préparé et il a tout accepté comme acquis. Je ne dis pas cela dans le but de critiquer sir Henry Drayton. C'est un excellent avocat qui, pendant plusieurs années, a été le procureur de la ville de Toronto avec un beau traitement, et qui venait ici fréquemment plaider devant la Commission des chemins de fer. Le Gouvernement a jugé qu'il ferait un excellent président pour cette Commission et, quand une vacance s'est produite par la mort de M. Mabee, il a été choisi. Il a été huit ans président de la Commission et, ayant entendu les plaidoiries des chemins de fer d'un côté, celles des particuliers de l'autre; ayant entendu et les corporations et les individus et ayant eu sous ses ordres les ingénieurs de la Commission et tous les employés de cette Commission pour l'éclairer, il a néanmoins, avant de quitter son poste de président de la Commission des chemins de fer, publié un rapport dans lequel les principes fondamentaux de l'industrie des chemins de fer sont absolument ignorés. Je ne connais pas les maisons qui ont amené

son départ et je ne répéterai pas les choses qui ont été dites au sujet de son départ par ceux qui s'occupent de chemins de fer; mais, depuis cette époque, on lui a donné une position encore plus importante. Il peut être excellent avocat, il pourrait peut-être faire un excellent ministre des finances; mais, au point de vue des chemins de fer, il n'est qu'un simple amateur.

Si vous désirez connaître la situation des chemins de fer, vous devriez lire le rapport de M. A. H. Smith, pendant plusieurs années président du New-York Central, et qui a donné une partie de sa vie aux chemins de fer. C'est un homme d'une brillante intelligence, tandis que sir Henry Drayton, après ces huit ans de pratique à la Commission des chemins de fer, ne semble pas avoir seulement saisi les principes fondamentaux des chemins de fer. Voici ce que dit M. Smith: "Aux Etats-Unis, le taux de transport des marchandises est de trois quarts de cent par tonne et par mille, et, au Canada, ce taux est à peu près le même." Très bien, il s'agit là d'entreprises privées. Il ajoute qu'en Australie il faut deux cents, un penny, pour transporter une tonne sur un parcours d'un mille. J'ai dit, ce matin, qu'il en coûtait deux fois plus et j'étais encore au-dessous du chiffre réel. Il dit que les voyageurs sont transportés pour six pences du mille, c'est-à-dire encore deux fois plus cher. C'est ce que M. Smith dit dans son rapport. Sir Henry Drayton dit—il peut avoir tort ou raison—: "Le Gouvernement a le droit" (je désire attirer l'attention spéciale du Sénat sur ce point), "le Gouvernement a le droit, moralement et légalement, de forcer le Grand-Tronc à respecter son contrat." Je veux dire que les actionnaires du Grand-Tronc auront ce qu'ils méritent, comme l'a dit l'honorable sénateur de Nipissing (l'honorable M. Gordon). Je n'ai jamais compris que l'exécutif du pays, ou la Chambre des communes ou le Sénat, forment une institution de charité. Il est de notre ressort d'employer nos fonds charitablement; mais nous sommes ici les mandataires et fiduciaires du peuple qui nous confie l'administration de ses fonds. Pourquoi donnerions-nous aux actionnaires, si méritants qu'ils puissent être, les fonds qui nous ont été confiés? Si une telle chose était faite par des particuliers, en dehors du Parlement, on enverrait ces gens au baignoire de Saint-Vincent-de-Paul ou de Kingston. Nous n'avons droit de leur donner que ce qui leur revient. Si agréable que cela puisse être pour nous, nous n'avons pas le droit d'être généreux avec l'argent des autres. Si nous voulons aider ces ac-

tionnaires, c'est parfait; mais ne le faisons pas avec les deniers publics.

M. Smith continue ensuite et dit que maintenant—cela veut dire qu'en 1917—30 millions étaient absolument nécessaires pour mettre le réseau du Grand-Tronc en bon état et que 70 millions devront être dépensés au cours des cinq années suivantes. Combien cela se disait il y a deux ans, il ne nous reste donc plus qu'une marge de trois années. En tout, nous devons donc dépenser 100 millions.

Si vous examinez le rapport de M. Smith à la page 75, vous trouverez la confirmation de ce que je viens de dire. M. Smith développe ensuite un point très important quand il dit que si le Gouvernement doit exploiter les trois réseaux, c'est-à-dire, le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadien-Nord, il doit, en toute justice pour les actionnaires du Pacifique-Canadien, absorber aussi ce réseau. Vous verrez cela à la page 76. Plus loin, M. Smith rejette absolument et péremptoirement le projet de nationalisation et d'exploitation par le Gouvernement. Il prétend que, connaissant la nature humaine comme nous la connaissons, sachant surtout que toute notre vie nationale tend vers la politique, une telle tentative est impossible dans un pays démocratique.

Sir Henry Drayton et M. Acworth conviennent aussi que le Gouvernement ne devrait pas essayer de posséder et d'exploiter de grands réseaux, surtout de les exploiter. Sir Henry Drayton fait ensuite des recommandations, parmi lesquelles nous en trouvons une vraiment amusante. Il voudrait voir les chemins de fer confiés à cinq commissaires et il dit que ces hommes seraient libres et indépendants du Gouvernement. Comme le disais, hier soir, l'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Foster), nous confierions à ces cinq commissaires une propriété valant un milliard et demi et ils en feraient l'usage qui leur plairait. Ces commissaires n'auraient à consulter ni l'Exécutif, ni le Parlement et, bien que devant leur nomination à l'Exécutif, une fois qu'ils seraient nommés, ils se remplaceraient eux-mêmes. Comme ces fleurs hermaphrodites, ils se reproduiraient sans avoir même besoin de l'aide du jardin voisin. Si un des cinq s'en va, les autres le remplaceront et ainsi de suite. Je laisse aux honorables sénateurs le soin de deviner combien de temps ces commissaires conserveraient leur position le jour où ils déplairaient à l'Exécutif qui les aurait nommés. L'Exécutif dirait naturellement: "Vous dirigez les chemins de fer du Gouvernement tout de travers et, si

vous ne pouvez pas faire mieux, nous allons vous renvoyer." Mais, supposons qu'on ne les renvoie pas, des changements de gouvernements peuvent se produire, ici comme dans d'autres pays, et s'il se produit un changement de gouvernement ou d'exécutif, il se peut que ces cinq commissaires ne plaisent pas au nouveau gouvernement détenant le pouvoir. Nous avons des élections tous les quatre ou cinq ans, et divers changements peuvent se produire. Vous laisseriez donc un milliard et demi entre les mains d'hommes sans expérience. Où voyez-vous là un principe démocratique.

Hier, quand j'ai entendu le leader du Sénat, j'ai été vivement égayé de le voir se transformer en grand démocrate, parlant du mandat de la Chambre des communes, et ainsi de suite. Je n'en pouvais croire mes oreilles et j'ai pensé un moment qu'il allait traverser de notre côté quand je l'ai entendu exprimer des vues libérales. Cependant, pourquoi devrions-nous, Parlement du Canada, qui, après tout, représentons le peuple, prendre à ce peuple un milliard et demi, le confier à cinq individus et dire: "Faites ce qu'il vous plaira avec la plus précieuse partie de l'actif que possède le Canada. Il suffit de citer une telle proposition. Si ce projet est l'œuvre de sir Henry Drayton et si c'est de cette manière qu'il administrerait la Commission des chemins de fer, c'est heureux pour cette commission qu'il ait changé la sphère de son activité.

Ensuite, sir Henry Drayton et les autres nous disent qu'avec ce projet le Gouvernement aura un déficit annuel de 12 millions et demi, ce qui constitue un chiffre respectable. Ils ne nous disent pas où nous prendrons l'argent pour le combler; mais ils ajoutent cette observation: "ne laissant rien pour payer la valeur fixe". Comme je comprends ce rapport—et je suis prêt à me reprendre si je fais erreur—il y aurait un déficit de 12 millions et demi. Mettez cela à 5 p.c. et voyez par vous-mêmes quels intérêts nous aurons à payer.

Revenons à M. Smith. A la page 91 du rapport, il dit que le capital de l'Intercolonial, y compris les intérêts non payés, est de 348 millions. Je ne dis pas, messieurs, que ces chiffres sont exacts; mais ils se trouvent dans le rapport préparé par le Gouvernement même qui présente le présent projet au Parlement. Pour ce montant considérable dont l'intérêt, à un taux très modéré, serait de 16 millions par an, nous ne recevons pas un sou, et voici qu'on nous demande de l'augmenter. Toutes les voies de l'Intercolonial n'ont pas plus de 1,600 milles. Rien qu'aux Etats-Unis nous allons

en acheter davantage, car le Grand-Tronc y possède 1,655 milles de voies ferrées. Nous prenons un réseau de 8,173 milles, dont 1,655 aux Etats-Unis, et cela sans en attendre aucun bénéfice.

Plus loin, il nous dit que nous ne devrions rien payer aux actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique et que, pour le moment, ceux-ci devraient abandonner leurs dividendes. Il n'y a aucun doute sur la manière de s'exprimer de M. Smith. Il dit plus loin que nous ne devrions pas acheter le Grand-Tronc; c'est à croire qu'il prévoyait l'avenir. A la page 94, il nous dit que l'acquisition du Grand-Tronc ne devrait pas avoir lieu parce que 2,000 milles du réseau sont situés aux Etats-Unis. Je ne sais où il prend ce chiffre parce que, d'après le rapport du Gouvernement, la longueur des voies aux Etats-Unis n'est que de 1,655 milles. Mais il dit que 2,000 milles sont situés aux Etats-Unis et que le principal port du réseau est aussi situé aux Etats-Unis.

A la page 91 du rapport, M. Smith dit que, sous le régime de la propriété privée, le Gouvernement du Canada a pu faire construire un mille de chemin de fer, outillé et en exploitation, pour \$30,000. C'est l'aide qui a été donnée aux chemins de fer—\$30,000 du mille aux entreprises privées. Ce prix semble raisonnable et il croit que le pays en a eu pour son argent. Il dit ensuite qu'il ne croit pas que le régime de la nationalisation soit praticable ici, mais qu'une compagnie de chemin de fer a plus d'initiative. Si vous voulez savoir ce qu'est l'initiative privée, lisez l'histoire de la vie de James J. Hill et vous verrez ce qu'il a fait avant de construire un embranchement. Le livre vaut la peine d'être lu, et je crois que si les honorables sénateurs y consacraient quelque temps, ils seraient plus disposés à préférer l'entreprise privée au régime de nationalisation.

M. Smith attribue cela à l'énergie avec laquelle l'entreprise privée est dirigée et, ensuite, au capital privé, qui est jalousement gardé. Tel sont les principes fondamentaux: initiative, énergie et capital, qu'on trouve dans l'entreprise privée. Les honorables sénateurs s'imaginent-ils que les employés du Gouvernement vont se mettre à chercher des consignations chez les expéditeurs le samedi après-midi, par exemple? Croyez-vous que ces employés vont se dévouer? De plus, le Gouvernement ne voudra pas payer ce qu'il faut pour avoir de bons employés. Que pensez-vous des appointements de lord Shaughnessy quand il était président du Pacifique-Canadien, ou de ceux

de M. E. W. Beatty, de la même compagnie? Croyez-vous que le Gouvernement voudrait payer convenablement les services d'hommes de ce calibre. Non. Quand nous avons donné \$25,000 à M. Gutelius, nous avons cru lui donner une somme énorme; mais il y a, sur les chemins de fer américains des subalternes qui reçoivent autant et je suis intéressé dans des compagnies qui payent leur gérant deux fois plus cher.

M. Smith termine en disant que ce que nous pourrions faire le mieux serait d'aider encore, cependant un certain temps, les compagnies de chemins de fer qui ont besoin de l'être, jusqu'à ce qu'elles aient franchi une certaine période. Cela peut prendre du temps; mais il croit qu'à la fin, tout ira bien. Or, M. Smith était président de cette Commission, et ne vous semble-t-il pas étrange que le président d'une commission doive faire un rapport séparé, tandis que sir Henry Drayton signait le rapport d'un expert qui ne connaissait pas le terrain et qui n'est arrivé que durant la dernière année de l'enquête. Il a mis son nom au bas du rapport et, peut-être, avait-il de bonnes raisons de le faire. Je dois dire, cependant, à l'honneur de sir Henry qu'il a refusé la rémunération qui lui fut offerte pour la préparation du rapport. On lui a envoyé \$15,000, mais il les a renvoyés. Je l'admire pour cela. Je ne sais pas s'il a jamais cru que le rapport avait quelque valeur, mais je ne le pense pas. Voici pour cette partie du sujet.

J'ai pris la peine de découper des extraits de journaux, mais je ne ferai pas perdre le temps du Sénat à vous les lire, car je sais combien il est fastidieux pour les membres du Parlement d'écouter ces longs extraits qu'ils pourraient lire eux-mêmes. Ces coupures proviennent toutes de journaux favorables au Gouvernement. Pas une qui n'ait été prise ailleurs que dans un bon journal conservateur ou unioniste. Je prendrai d'abord la "Gazette", de Montréal. Inutile de vous dire ce que je pense de la "Gazette"; car j'ai souvent répété ici que je la crois le meilleur journal du Canada. S'il en est un meilleur je demande à mes honorables collègues de le nommer et je le lirai. La première raison donnée par le Gouvernement pour l'achat du Grand-Tronc c'est qu'il faut le relier aux autres réseaux afin de leur donner l'avantage des terminis. Le Gouvernement aime beaucoup les raccordements. Nous avons déjà entendu cette histoire et il est inutile de la répéter. Il n'est pas nécessaire d'agir ainsi. La liaison peut se faire et se fait actuellement,

comme le sait bien le Gouvernement, car un arrangement de trafic est actuellement en opération. Il y a quinze ans, ou à peu près, l'Intercolonial fut relié à Montréal; un arrangement de trafic a été fait avec le Grand-Tronc et, aujourd'hui—je ne sais pas pourquoi on n'en a pas parlé auparavant—le Grand-Tronc ne peut pas accepter une tonne de marchandises dans l'Ontario et la diriger à l'est de Montréal, sauf via l'Intercolonial. Personne n'ignore cela; tous les expéditeurs le savent.

Quant à ce qui touche les arrangements de trafic, les compagnies américaines associées conserveront chacune leur identité, et ces arrangements seraient plus avantageux pour le Canada, parce que nous n'aurions pas à assumer les dettes et obligations du Grand-Tronc sur tout son réseau, de Chicago à Portland. C'est une responsabilité que nous n'aurions pas à prendre. Mais, à présent, si nous acquérons le Grand-Tronc, —comme ce Gouvernement ne manquera pas de le faire s'il reste un sou dans la poche des contribuables—nous perdons, par le fait même, le droit de mettre ses chemins de fer sous séquestre. Une compagnie privée n'a qu'une responsabilité limitée; si vous avez du capital-actions dans une compagnie privée, vous pouvez perdre ces actions; mais votre responsabilité ne va pas plus loin. Mais dans le présent cas, la responsabilité du Canada est illimitée. Or, n'oubliez pas que nous avons des enfants et des petits-enfants qui vivront pour apprécier le résultat de la présente entreprise et trouveront étrange que nous ayons accepté un tel projet. Nous ne pourrions pas mettre le pays sous séquestre à moins, en vérité, que le pays ne soit en banqueroute et ceci, je l'espère, n'arrivera jamais. Je dois dire, néanmoins, que nous sommes sur la voie qui y mène. Et si l'entreprise marche bien au Canada, que dire des Etats-Unis? Nous serons exposés à une foule de procès, car il y a aux Etats-Unis trente compagnies qui sont comprises dans le réseau du Grand-Tronc. Pour ces procès, vous devrez prendre des avoués et des avocats américains, car ils seront décidés conformément à la loi américaine. Le jury pourra être formé de gens qui, il y a peu de temps, étaient nos ennemis; ou d'autres individus désireux de former une république dans l'empire britannique. Si vous vous présentez devant un jury de ce genre et que, au nom de Sa Majesté George V, vous demandiez la reconnaissance de vos droits aux Etats-Unis, je demande aux honorables sénateurs si vous comptez avoir un jury bien sympathique? Ceux du Canada

qui ont eu des litiges aux Etats-Unis savent à quel genre de justice nous pourrions nous attendre. Je connais des cas où l'on a administré la justice d'une manière déplorable, et c'est là une triste perspective pour le demandeur.

"Mais", nous dit-on, "le Gouvernement ne mettra pas le réseau à son nom; ce sera une compagnie et, de fait, chaque compagnie conservera son identité; le propriétaire se trouvant en fiducie, pour ainsi dire." Mais les Etats-Unis ne l'entendent pas de cette oreille. Aux Etats-Unis on veut savoir qui peut perdre ou gagner dans une transaction; quels sont les véritables intéressés et c'est de ces intéressés seulement qu'on s'occupe. Vous ne pouvez vous présenter devant un tribunal américain avec des intérêts en fiducie sans révéler les noms des véritables intéressés. Je sais cela d'experts en chemins de fer, gens en relations étroites avec le Grand-Tronc, du reste. Selon eux, dès que le Canada tentera de faire fonctionner aux Etats-Unis la commission qui a été formée, le gouvernement américain demandera: "Quel est votre capital? Quand avez-vous acheté cette propriété? Quels sont vos actionnaires? A qui appartient la propriété?—Le Gouvernement du Canada?—Alors, le Gouvernement du Canada est compté comme propriétaire du réseau et sera traité comme tel."

J'arrive maintenant au soi-disant capital-actions 4 p.c. C'est là que se trouve le côté tragique de toute l'histoire. Par qui ces actions sont-elles garanties, messieurs? Est-il ici quelqu'un qui puisse me dire qui a garanti ces actions? "Garantie" est une sorte de réclame. Les actions n'ont jamais été garanties par personne, ni par le Gouvernement canadien, ni par le Gouvernement impérial. En sus de ses actions ordinaires, le Grand-Tronc avait tellement d'actions privilégiées de première, seconde et troisième catégorie, qu'il fallait trouver un mot nouveau pour quelque chose de neuf et la compagnie a dit: "Nous allons appeler ces actions, actions garanties." Ce sont simplement des actions qui ont priorité sur d'autres et la "garantie" est que, si la compagnie fait des bénéfices et si elle réalise ces bénéfices, elle paiera en dividendes les porteurs de ces actions avant de payer les autres. Voilà toute la garantie. Depuis deux ans, la compagnie n'a pas payé un sou de dividende, et c'est une chose indépassable. Cependant, qu'allons-nous faire? Nous allons payer 4 p.c. de dividende sur ces actions. Quatre pour cent au pair sur des valeurs qui étaient cotées à 45 à la Bourse. Nous allons donner 4 p.c. au pair

L'hon. M. CASGRAIN.

aux actionnaires. Savez-vous ce que cela signifie? Cela signifie un revenu de neuf pour cent. Si l'un de nous avait acheté 100 de ces actions soi-disant garanties, il aurait payé \$4,500. Et, quels auraient été ses revenus? Il recevrait \$400 pour ses \$4,500 placés. Cela signifie du 9 p.c. ou, pour être exact, 8.88 p.c. Pourquoi serions-nous si généreux? Nous ne devons pas un sou à ces actionnaires et cependant, nous allons leur donner presque 9 p.c. sur leurs placements. La compagnie a manqué à ses engagements et beaucoup de maisons ont déjà manqué à leurs engagements de cette manière. Beaucoup de banques ont failli, la Farmers' Bank, la Banque de Saint-Hyacinthe et d'autres. Et cet argent ne sera pas même dépensé en Canada. Les porteurs de ces actions habitent de l'autre côté de l'Atlantique et notre bon argent traversera l'Atlantique pour aller à ces gens à qui nous ne devons pas un sou. Rien que d'en parler excite mon humeur.

Mais je vais vous dire ce que le Sénat pourrait faire pour le pays. Nous pourrions jouer un bon tour aux spéculateurs qui détiennent ces actions, le tour le plus cruel qu'on leur puisse jouer. Nous pourrions faire baisser ces actions et, dès qu'elles seront assez basses, nous formerions un petit syndicat. Je vois ici mes honorables collègues de Rigaud, de De Salaberry, et d'Alma; nous pourrions, en petit groupe, acheter ces actions. J'ai toujours regardé l'honorable leader du Sénat comme l'un de mes bons amis et je voudrais lui demander s'il n'aurait pas pu me dire, s'il en sait quelque chose, comment je pourrais entrer dans cette combinaison. Pourquoi le Sénat ne pourrait-il pas aussi s'en mêler? Le syndicat du Sénat, une fois qu'il aurait l'argent, pourrait en faire remise au peuple canadien parce que, l'an prochain, si le gouvernement canadien présente encore ce projet, les actions vaudront 90 et nous aurons réalisé 100 p. 100. Si nous avons acheté les £12,500,000 de ces actions, nous n'aurions eu à payer qu'une partie de cette somme. La "Gazette" de Montréal dit que la valeur qui sera fixée sera de 20 ou de 26 millions. Nous pourrions ensuite nous présenter au peuple et dire: "Voyez ce que le Sénat a fait pour vous. Au lieu de laisser les courtiers réaliser des profits dans cette transaction, le comité du Sénat a tout acheté. Nous ne voulons pas faire de profits, nous vous les donnons". Si nous faisons cela, nos villes natales voudraient nous ériger des statues et on nous saluerait comme les plus grands bienfaiteurs du Canada. Personne alors ne parlerait d'abolir le Sénat,

pas même le "Manitoba Free Press" qui dit que, si nous repoussons cette mesure, le Sénat sera aboli. Le "Manitoba Free Press" tente de nous effrayer. Je vois rire l'honorable sénateur de Winnipeg (l'honorable M. McMeans). J'ignore s'il a lu ou non le "Manitoba Free Press"; mais c'est quelqu'un du Manitoba qui a attiré mon attention sur ce journal. Je me demande qui en est le propriétaire? S'il est ici quelqu'un qui puisse me dire à qui appartient le "Manitoba Free Press" je vais m'asseoir en attendant ce renseignement.

L'honorable M. CROSBY: Vous savez tout vous-même.

L'honorable M. CASGRAIN: Oh, l'honorable sénateur du bord de la Marne ne peut savoir cela. Il est du reste bien d'autres choses qu'il ignore. Hier soir, quelqu'un a prétendu entendre le chant des sirènes et nous croyons aussi reconnaître, ce soir, quelque chose de ce genre.

La "Gazette" dit que les personnes qui détiennent ces actions soi-disant garanties réaliseront de 20 à 26 millions de profits. C'est une affaire très suspecte, dit la "Gazette" de Montréal. Ce n'est pas moi qui dit cela, mais bien la "Gazette", ou quelque autre journal conservateur, et j'ai pris bien soin de ne pas donner ma propre opinion. La "Gazette" dit qu'il s'agit d'un beau gâteau à découper et demande qui va avoir ce gâteau? Elle dit ensuite qu'il y a 175 millions d'actions ordinaires et privilégiées, etc., et que, selon la cote de la bourse à la date où l'article a été écrit, les actions valent à peu près 30 millions. On va donc nommer un bureau d'arbitrage pour décider entre la valeur de 30 millions à la bourse de l'époque et 175 millions et la "Gazette" est altérée en voyant le futur bien-être financier du peuple canadien ainsi exposé au jeu incertain de la bourse. Ses propres paroles sont: "In a wholesale manner".

Parlons maintenant des arbitres à nommer. Je suis heureux d'apprendre que le Gouvernement a réussi à obtenir l'honorable juge Cassels. Je voudrais lui voir associer le juge Audette. Je crois que les experts qui ont été devant son tribunal savent combien il est difficile de lui soutirer de l'argent. Quels seront les deux autres arbitres? Ils constitueront la majorité du bureau et, par qui seront-ils nommés? Un par le Grand-Tronc. Croyez-vous qu'il va déprécier ces actions? L'autre arbitre sera justement nommé par ceux qui sont en train de faire passer cette combinaison financière. Voilà quels seront les deux autres arbitres. Vu le fait de donner deux représentants à ceux qui

veulent faire réussir la combinaison et de mettre le juge Cassels entre eux, ne semble-t-il pas que c'est jouer avec des dés pipés? La majorité existe sans le juge Cassels. Je crois que c'est le plus grave attentat contre le trésor public que nous ayons vu depuis longtemps. Qui aurait pensé, il y a quelques années, que le vieux Grand-Tronc, qui existait depuis soixante-cinq ans, disparaîtrait, serait effacé? Cette ancienne compagnie était plus profondément enracinée au sol canadien que toute autre, sauf peut-être la banque de Montréal, ou le Séminaire de Montréal, ou quelque autre institution de ce genre. En dehors de celles-ci, je crois que le Grand-Tronc était notre plus ancienne institution financière et les services qu'elle a rendus sont considérables. Des honorables sénateurs peuvent être surpris d'apprendre que le Grand-Tronc a plus de wagons par mille de voies que le Pacifique-Canadien et, en outre — je tiens ceci d'expéditeurs et d'experts en transport — que le Grand-Tronc peut transporter les marchandises avec plus de facilités que le Pacifique-Canadien. Quand deux expéditeurs ont le choix entre le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, ils vont d'eux-mêmes à celui-là. On devrait le demander non seulement aux expéditeurs de l'Ontario, mais également à ceux des autres parties du pays. Le Grand-Tronc a la suprématie sur le Pacifique-Canadien en tant qu'il s'agit du transport des marchandises. Naturellement, le transport des voyageurs est une toute autre question. Pour chaque dollar payé par les voyageurs, les marchandises en donnent deux et, en conséquence, on peut dire que le Grand-Tronc est 100 p. 100 mieux dirigé que le Pacifique-Canadien si nous nous plaçons au point de vue des recettes.

On prétend que le Gouvernement canadien, ou toute commission qu'il pourra établir, administrera ce réseau mieux que ne même par le ministre du Travail, hier, a été porté aux nues comme une grande institution, l'une des meilleures en existence. Et cependant, voici que le Grand-Tronc transporte les marchandises plus facilement, dans une proportion de trois sur deux, c'est-à-dire de deux sur un. Le Gouvernement, je pense, est très ambitieux s'il présume faire mieux que le Grand-Tronc dans le transport des marchandises.

Je dis que la disparition de cette vieille compagnie constitue une perte nationale. Ce fut la première compagnie de chemin de fer du Canada et elle s'est créé une personnalité. Il y a de plus à considérer la clientèle de la compagnie et le zèle de ses an-

ciens employés, qui savent exactement quel rôle ils doivent jouer dans l'exploitation. La compagnie a si bien grandi avec le pays que les fils ont succédé aux pères de génération en génération, dans diverses positions, et nous allons balayer tout cela, tout confondre dans ce soi-disant réseau national. Le Grand-Tronc va disparaître, du moins en ce qui regarde le Canada. Naturellement, aux Etats-Unis, on pourrait difficilement le nommer chemin de fer national, parce que ce ne serait pas un chemin de fer du gouvernement des Etats-Unis; et nous allons nous rendre responsables d'une dette de 707 millions comme l'a dit hier l'honorable sénateur de North-Bay (l'honorable M. Gordon), c'est-à-dire environ 585 millions de débetures, obligations et le reste en actions. Afin d'éviter les erreurs vous pouvez voir que le ministre des Chemins de fer place le chiffre du passif, c'est-à-dire les débetures sur lesquelles on doit payer des charges fixes, à 540 millions. En outre, messieurs, réfléchissez bien que jamais nous ne réaliserons l'intérêt de ces 540 millions par l'exploitation de ce réseau; mais, par-dessus le marché, on veut encore nous faire payer des dividendes. Jusqu'ici, les actionnaires n'ont retiré des dividendes que lorsque les profits le justifiaient; mais, maintenant que le réseau a fait des profits ou des pertes, nous devons trouver l'argent et le leur donner. Si j'avais quelque chose à conseiller, je ferais la proposition suivante aux actionnaires du Grand-Tronc. Je leur dirais: "Nous allons prendre votre propriété—ils sont à notre merci— nous allons prendre votre propriété et nous allons dire que, pour chaque dollar que nous réaliserons en dividende, nous allons vous donner deux dollars." Ne serait-ce pas équitable? Mais les actionnaires n'accepteraient pas cette offre.

Le Canada est chargé d'une terrible dette et la nationalisation ne fera que l'augmenter. La nationalisation n'est plus une expérience. Combien de fois n'a-t-on pas dit, au cours des cinquante dernières années, que l'Intercolonial n'avait jamais rapporté un sou? Hier soir, on a fait allusion à M. Blair. Je me souviens de l'époque où il a été aux Etats-Unis acheter des locomotives. Mais avec quel argent pouvait-il les payer? L'argent des contribuables et non les recettes du chemin de fer. Mettez les recettes d'un côté et le total des dépenses de l'autre et, sans tenir aucunement compte du capital, vous verrez que les frais d'exploitation dépassent les recettes. L'exploitation des chemins de fer par le gouvernement des Etats-Unis semble un acte d'opéra

L'hon. M. CASGRAIN.

bouffe. Dans ce pays, et sous le régime de l'entreprise privée, existait le plus beau système du monde. Qu'est-il arrivé quand le gouvernement s'en est mêlé en se chargeant de l'exploitation? Voici le résumé. Je ne sais pas si les sénateurs ont vu ce livre, mais il est intitulé: "Prolongement de la situation de main-mise sur les chemins de fer; audience du comité du Sénat des Etats-Unis sur le commerce entre les Etats." J'ai pris la peine de lire la plus grande partie de ce livre. Les chemins de fer des Etats-Unis ne perdent pas moins qu'un million et demi par jour et, à présent, les autorités cherchent un moyen de les remettre aux compagnies privées. Mais le gouvernement a tellement dépensé pour l'amélioration et augmenté tellement la dette globale que les propriétaires disent: "Nous ne voulons pas reprendre nos chemins de fer si vous ne nous donnez pas ce que vous avez dépensé. Cela vous a coûté 50 p.c. plus cher que cela ne nous aurait coûté et, de plus, la moitié de ces choses a perdu toute utilité. Conséquemment, nous ne voulons pas accroître notre dette, et nous voulons que vous payiez vous-même ce que vous avez dépensé."

Mais cette nationalisation n'a pas été qu'un opéra bouffe, ç'a été aussi une tragédie. Il y a eu des pertes de vies. Quelle est la cause de cette grande grève en Angleterre? Pourquoi ne pouvait-on l'arrêter? Avant que le gouvernement s'empare des réseaux les employés étaient sous la direction des diverses entreprises, et le roi maintenait la justice entre les patrons et les employés pour que chacun conserve ses droits. Cependant, quand le gouvernement prit la place des propriétaires, les employés se soulevèrent et ce fut presque une révolution dans le pays. La grève n'était pas dirigée contre les propriétaires, mais bien contre le gouvernement de Sa Majesté. Il est impossible de le nier et voici que, maintenant, on nous demande d'essayer ce système et de nous endetter de mois en mois, millions par millions.

Je vois ici quelques sénateurs de l'Ouest, qui n'étaient pas ici ce matin, au début de mon discours. Je suis heureux de les voir parce que cette question intéresse plus vivement les gens de l'Ouest, vu qu'ils sont plus éloignés des côtes. Je vous ai démontré que, d'après les Livres bleus, les services des chemins de fer coûtent en Australie deux fois ce qu'ils coûtent ici. Là-bas, le gouvernement exploite les chemins de fer et il ne saurait en être autrement. Le climat est plus doux que le nôtre. Il y a moins de neige. pas de

déplacement de rails, pas de gelées, et ainsi de suite. Cependant, malgré ces avantages, l'Australie paye \$2 les services que nous obtenons pour \$1. Messieurs les sénateurs de l'Ouest, quand vous retourneriez dans vos foyers, que vous direz à vos gens que nous allons avoir la nationalisation, que vous leur montrerez comment nous allons être propriétaires de nos chemins de fer, et que vous ajouterez qu'ils devront payer un taux deux fois plus élevé—et je ne dirais pas cela si je ne savais pas que c'est absolument vrai—que se produira-t-il? Combien vont-ils toucher comme prix d'un boisseau de blé? Attendu que le prix du blé est fixé à Liverpool, c'est à un marché mondial que nous devons faire concurrence. Vous devez concurrencer avec les Etats-Unis, la Russie et l'Argentine. Il y a une récolte qui part tous les mois et vous devez pouvoir faire face au prix fixé par Liverpool. Si vous avez à payer 35 cents par boisseau pour expédier votre grain, vous devrez payer 70 cents—pas tout à fait 70, cependant, parce que le faux océanique ne variera pas; mais vous devrez payer davantage et vous n'aurez personne à blâmer que vous-mêmes. Si vous votez en faveur de cette mesure, ne comptez pas sur mon aide, je vous en préviens.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur voudra-t-il expliquer comment il se fait que, sur une ligne privée, le Pacifique-Canadien, le taux de transport du blé était d'environ 10 cents de plus par boisseau qu'il n'est en ce moment, c'est-à-dire jusqu'au moment où le gouvernement du Manitoba a pris la direction du Northern-Pacifique et forcé le Pacifique-Canadien à réduire son taux de transport jusqu'au port de mer?

L'honorable M. CASGRAIN: Si j'avais payé l'honorable sénateur pour me poser une question, il n'aurait pas pu faire mieux. Vos propres amis ont donné au Pacifique-Canadien le droit d'exiger le taux qu'il désirait. Il avait un monopole, c'était dans son contrat.

L'honorable M. CROSBY: Voulez-vous faire disparaître le Transcontinental et donner à cette compagnie un autre monopole?

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur sait parfaitement qu'au moment même où la Commission des chemins de fer a été créée, et après la venue de James J. Hill, la compagnie a consenti à renoncer à quatre ou cinq ans de son monopole. On lui avait donné un monopole pour exiger le taux qu'elle désirait et, de plus, elle ne payait pas de droits. L'autre jour, j'ai de-

mandé quel avait été le montant des subvention reçues et l'on m'a dit que c'était 31 millions. D'après ce rapport on jugerait qu'elle a reçu environ 350 millions.

L'honorable M. McMEANS: Je désire donner une explication à l'honorable sénateur parce que je vois qu'il agit franchement; mais il lui manque certains renseignements. Qu'il me permette de lui dire que, comme question de fait, c'est parce que le gouvernement provincial du Manitoba a loué la ligne du Northern-Pacifique au Canadien-Nord...

L'honorable M. CASGRAIN: A James J. Hill.

L'honorable M. McMEANS: Le Gouvernement a loué les lignes du Northern-Pacifique; les a passées au Canadien-Nord et il a imposé la condition que le taux de transport du blé serait réduit de 10 p. 100 par quintal. A cette époque le Pacifique-Canadien demandait 14 cents par quintal pour le transport du blé. Ce qu'il y a de particulier, c'est que ce taux n'a existé que dans cette partie du pays traversée par le Canadien-Nord. Afin de pouvoir concurrencer ce taux, le Pacifique-Canadien a dit au Gouvernement: "Le taux est très minime; établissez un taux de 11 cents et nous l'appliquerons à toute la province." En conséquence, le Gouvernement a mis le taux en vigueur; l'a réduit à 10 cents et des millions ont été ainsi épargnés aux cultivateurs.

L'honorable M. CASGRAIN: Ceci démontre exactement ce que je pense. Qui a donné au cultivateur le taux de 11 cents? Vous dites que c'est le Pacifique-Canadien, une compagnie privée.

L'honorable M. McMEANS: Elle y a été obligée.

L'honorable M. CASGRAIN: Par la Commission des chemins de fer?

L'honorable M. McMEANS: Il n'y avait pas de Commission des chemins de fer.

L'honorable M. CASGRAIN: Elle y a été obligée par le Gouvernement. Avant l'établissement de la Commission des chemins de fer il y avait un comité du Conseil privé qui régularisait les taux.

L'honorable M. McMEANS: Non.

L'honorable M. CASGRAIN: J'en appelle au leader du Gouvernement. Il y avait un comité du Conseil privé qui s'occupait des réclamations pour rectification de tarifs; mais cela prenait un temps si long qu'on a institué la Commission des chemins de fer. Cela s'est fait en 1904, sous le gouver-

nement Laurier. Les taux doivent suffire pour payer les chemins de fer. Après tout, si la taxe doit être équitable, ceux qui se servent des chemins de fer doivent la payer. Personne ne peut nier cela et, en conséquence, si les taux ne sont pas suffisants on doit les élever, autrement vous taxez tout le peuple pour le bénéfice de quelques-uns. Quelques individus bénéficient des taux réduits; mais, si vous devez pour cela taxer tout le peuple, c'est injuste. Il y a ensuite les règlements. Il existe toujours des règlements restreignant les profits d'un chemin de fer; mais il n'y a pas de restrictions touchant les pertes.

Je l'ai dit dans cette salle, comme dans l'ancienne, que le temps viendrait où tout le monde voudrait des taux réduits et tous les employés demanderaient des salaires plus élevés. Nous en sommes maintenant venus au point où les chemins de fer doivent ajouter tant pour les salaires et tant pour le matériel. Ils ne peuvent pas aller beaucoup plus loin qu'ils ne le font aujourd'hui. Or, ces choses pourraient se régler par un arrangement de trafic très simple. Qu'est-ce qui se passe de l'autre côté de la frontière? Dans ce livre vous verrez que le parcours des chemins de fer a été divisé en zones. Les compagnies ne veulent pas avoir un réseau qui aille directement de New-York à San-Francisco. Quand vous passez d'un chemin de fer à l'autre, dans un wagon-salon Pullman, il n'y a pas du tout de changement; on ne change même pas les employés. Ce sont les mêmes domestiques qui vous accompagnent d'un bout du continent à l'autre et l'échange mutuel de trafic se continue.

Je dois ici m'arrêter un instant pour dire un mot de la centralisation. Tous ceux qui étudient la situation à fond voient que la centralisation ne fonctionne pas bien. Un bureau central des chemins de fer nationaux ne donnera pas de bons résultats. Aux Etats-Unis le travail d'exploitation se fait par zones. Il y a une zone au nord, une autre à l'est, plusieurs dans le centre et dans l'ouest. Il y a des zones différentes pour faire face aux cas d'urgence qui se produisent continuellement et doivent être réglés immédiatement. Ces compagnies pourraient faire des améliorations d'après les arrangements de trafic, et vous auriez un échange mutuel de marchandises et de voyageurs comme cela se fait aux Etats-Unis. De plus, vous atteindriez un bien plus vaste champ de trafic en Ontario et ailleurs. Aux Etats-Unis, aussi loin que Chicago, cela ne créera pas une différence d'une tonne de marchandises, ou d'un seul

voyageur. La seule différence sera que, le gouvernement ayant fait l'acquisition maintenant proposée, aura perdu toute chance de mettre la compagnie sous séquestre et il assumera toutes les obligations de cette compagnie. Le Gouvernement ne peut pas manquer à ses engagements; mais, si nous restons dans la même position, le Grand-Tronc manquera aux siens et je demande aux honorables sénateurs s'il ne vaut pas mieux avoir un Grand-Tronc en banqueroute que la banqueroute du Canada.

Le "Quebec Chronicle", un des plus vaillants amis que le Gouvernement ait jamais eus et celui qui l'a toujours appuyé quand il avait bien peu d'amis dans la province de Québec, a publié un article intitulé: "Arrêtez, regardez et écoutez." Ce journal dit que le Gouvernement sera battu aux élections et qu'il vaudrait mieux voir la banqueroute du Grand-Tronc que celle du Canada. Le "Chronicle" fait remarquer qu'on ajoutera, par ce projet, un demi-milliard aux dettes du Canada. L'honorable sénateur de Granville (l'honorable M. Choquette) connaît le "Quebec Chronicle" et peut vérifier ce que je dis. Son propre organe dit que ce projet ajoutera aux dépenses annuelles du pays de 25 à 35 millions.

On a dit, hier, que la dette publique du Canada était d'environ 2 milliards. D'après les rapports et d'après le discours de l'ancien ministre des Finances, nous aurons un déficit de 300 millions au cours de l'année présente. Personne ici n'a parlé de notre dette, ni des moyens que nous allons prendre pour l'éteindre. Que faisons-nous des réclamations de guerre que nous devons régler avec l'Angleterre? Nous savons tous que chaque balle et chaque obus tirés en France, pendant que nos soldats s'y trouvaient, doivent être payés. J'ai entendu dire que cette réclamation de l'Angleterre contre le Canada se montait à 425 millions. Je ne sais pas comment cela va se régler. Personne n'en a parlé; mais c'est une dette que nous devons envisager et je crois que le Canada saura faire honneur à ses engagements. J'espère que le Canada a aussi un compte à présenter. Nous devons avoir une part de l'indemnité allemande; mais nous devons payer 425 millions à l'Angleterre. Quand vous songez qu'en 1914, la dette publique n'atteignait pas 400 millions—selon sir Thomas White elle n'était que de 335 millions—et quand vous voyez ce qu'est aujourd'hui cette dette, pourquoi irions-nous enrichir les actionnaires du Grand-Tronc? Il est bien vrai qu'ils sont habitués à se passer de dividendes. Pour-

L'hon. M. CASGRAIN.

quoi irions-nous donc leur en payer quand ils n'en ont pas eu auparavant? Je dis que la situation est très mauvaise et le "Quebec Chronicle" dit qu'il n'est aucunement favorable au paiement de ces dividendes.

Je vois qu'ailleurs on a présenté un plaidoyer en faveur des veuves et des pauvres orphelins qui sont parmi les actionnaires du Grand-Tronc. Quelques-uns peuvent posséder de ces actions garanties; mais, après tout, leur nombre ne peut être que très réduit, tandis que, si nous adoptons ce projet, toutes les veuves et tous les orphelins du Canada devront payer une taxe pour former la somme requise à l'acquisition du réseau. On dit encore que nous devons payer pour notre propre expérience de nationalisation. Je croyais que l'Intercolonial nous avait acquis cette expérience et que nous en avions acheté d'autres en absorbant les chemins de fer nationaux. J'ai entendu l'honorable sénateur de Nipissing dire que nous aurions à payer 85 millions pour avoir voulu nous déguiser en propriétaires de chemins de fer, l'an dernier, et je crois qu'il a raison. J'ai posé une question à ce sujet; mais la réponse contenait tant de chiffres que je n'ai pas pu les additionner tous. Je crois que l'estimé de l'honorable sénateur est très modeste. Le montant représente des améliorations, des paiements dus et ainsi de suite; mais il s'agit de trouver l'argent.

Le "Standard", un grand journal hebdomadaire, dit que nous devrions vendre les chemins de fer nationaux à un syndicat et que la Cour d'Échiquier devrait être chargée de cette vente. Je crois cette idée excellente. Les statuts du pays contiennent une loi très sage pour régler le cas de compagnies de chemin de fer insolubles et, si la vente se faisait par la Cour d'échiquier on pourrait ajouter à la règle une clause disant que le Pacifique-Canadien ne pourra se porter acquéreur. Cependant, sachant que le Pacifique-Canadien se compose d'hommes d'affaires habiles, je sais qu'ils ne désirent pas acheter le réseau en question parce qu'ils n'en ont pas besoin. Le Pacifique-Canadien va partout où va le Grand-Tronc et il est satisfait de demeurer ce qu'il est actuellement. Les déclarations que j'ai faites sont prises dans la "Gazette" de Montréal et d'autres journaux conservateurs, comme le "Star" de Montréal.

Je désire présenter mes compliments à M. S. R. White, cet écrivain habile, qui fut député de Carleton pendant plusieurs années. Je ne crois pas qu'il existe au pays de meilleur journaliste et je ne suppose pas que le Gouvernement actuel ait, d'un océan

à l'autre, de plus sincère ami que celui qu'on connaît généralement sous le nom de Bob White. Ce qu'il dit montre qu'il est parfaitement au courant de l'état de choses actuel. La "Gazette" du 24 octobre demande pourquoi le Board of Trade de Montréal a été reçu à huis clos. La cause du Gouvernement était-elle si mauvaise qu'il craignait la lumière du jour? La cause était-elle si faible qu'on ne pouvait la faire voir au public? La "Gazette" blâme les deux partis, libéral et conservateur, d'avoir créé les voies parallèles et pour avoir fait un gâchis de la situation des chemins de fer. Elle termine en disant: "Mais, le Gouvernement peut-il faire mieux?" Elle déclare aussi que le Board of Trade n'aurait pas dû être traité avec le silence du dédain; mais qu'on aurait dû lui répondre. La "Gazette" du 4 novembre parle des 1,655 milles du Grand-Tronc aux Etats-Unis. Elle estime le passif et dit que nous serons responsables du total de ce passif. Elle ajoute que nous devons aider ces chemins de fer des Etats-Unis que cela nous plaise ou non, et qu'ils aient des déficits ou non.

J'ai ici un bilan du Grand-Tronc pour l'année finissant le 31 décembre 1918. C'est le rapport officiel donné aux actionnaires du Grand-Tronc et il fait voir les déficits de ces lignes américaines qui sont, du reste, nombreuses. La "Gazette" dit que, si le Grand-Tronc doit de l'argent à cause de ses garanties données sur le Grand-Tronc-Pacifique, comment cela peut-il aider le pays à absorber le Grand-Tronc lui-même. Elle démontre ensuite que, en 1918, le surplus total du Grand-Tronc n'a été que de \$8,760, tandis que le déficit du Grand-Tronc-Pacifique a été de 10 millions. Le Grand-Tronc n'a pas payé de dividendes en 1917 et 1918. Comment pourrions-nous payer \$2,500,000 d'intérêt à 4 p.c. sur les actions garanties quand il n'y a que \$8,760 de surplus? Sans le miracle des pains et des poissons, comment sortir 2 millions et demi d'un surplus de \$8,760? Vous devrez avoir recours aux contribuables du pays pour vous permettre d'y arriver. Et il s'agit seulement des actions de 4 p.c. sur lesquelles vous déclarez devoir payer des dividendes, que l'arbitrage ait lieu ou non. Ensuite, vous devrez payer 4 p.c. sur le montant que l'arbitrage pourra décider et tout cela doit sortir de la magnifique somme de \$8,760 qui représente le dernier surplus du Grand-Tronc. Il vous faudra certainement faire bien des affaires pour payer ces dividendes.

La "Gazette" dit ensuite qu'en exploitant les lignes américaines le Gouverne-

ment canadien mettra en danger l'amitié existant entre les deux pays. Des frictions se sont déjà produites à diverses époques. Quand des difficultés naissent entre des individus, elles sont facilement réglées; mais il n'en est pas de même entre les peuples. N'oubliez pas que tout litige que nous aurons aux Etats-Unis doit avoir pour soutien l'ambassadeur d'Angleterre. Nous n'avons pas encore déclaré notre indépendance et Washington ne nous reconnaît pas comme nation. Quand nous avons envoyé le sir Douglas Hazen, on lui a dit bien vite qu'il n'y avait qu'un ambassadeur anglais. En conséquence, nous ne saurions présenter aucune réclamation aux Etats-Unis sans le concours de l'ambassadeur anglais. On dit que nous pouvons parfaitement exploiter un chemin de fer aux Etats-Unis puisque ceux-ci exploitent un chemin de fer à Panama, mais le cas est totalement différent. Les Etats-Unis ont un peuple de 110 millions et peuvent faire ce qu'ils veulent d'un petit pays comme Panama. Il n'y a en réalité que huit grandes nations au monde. Il y a cinquante-deux pays qui sont censés indépendants, mais il n'y a que huit grandes nations réellement indépendantes. Les autres ne le sont qu'en tant que leurs puissants voisins le leur permettent bien. Naturellement, elles peuvent le devenir avec le temps, mais croyez-vous que le Canada peut se lever devant les Etats-Unis, et dire: "Nous allons exploiter notre chemin de fer à notre gré et nous ferons ce qui nous plaira"? Pas du tout, car nous serons soumis aux décisions de la Commission inter-Etats et quand on reçoit une ordonnance de la Commission inter-Etats ou du gouvernement des Etats-Unis, on doit s'y soumettre. Par exemple, on ne permet aucun passage à niveau d'aucune sorte aux Etats-Unis et je sais, par les fonctionnaires qui en ont entrepris l'exécution, que la compagnie du Grand-Tronc dut avoir ses "coulissiers" dans les législatures de tous les Etats que le réseau traverse. La compagnie disait: "Voici nos bilans, nous perdons de l'argent et nous ne pouvons pas nous soumettre aux ordonnances, cela nous est impossible." Il serait très curieux de voir le Gouvernement canadien coulisser les législatures des Etats-Unis pour demander la permission de subsister. Cela serait pour le moins humiliant. Quelques-unes de ces lignes américaines, subsidiaires du Grand-Tronc, ont perdu \$2,600,000 l'an dernier. Qu'est-ce que cela signifie? Cela veut dire que nous devons prendre l'argent à même le trésor public et ce trésor ne fabrique pas l'argent, il ne fait que le recevoir des contribuables. Le contribuable devra payer

L'hon. M. CASGRAIN.

l'argent au trésor et nous le prendrons du trésor pour le payer aux Etats-Unis qui sont plus riches que nous. Si nous en croyons des chiffres récents, nous paierons \$2,600,000 pour le plaisir de dire: "Nous avons des lignes de chemins de fer aux Etats-Unis." J'ai ici un état de la moyenne des pertes subies au cours des dix dernières années. Le Vermont-Central a perdu \$11,809 par an; le Atlantic & St. Lawrence a perdu une moyenne de \$597,653. Vous pouvez dire: "Ce n'est que l'Atlantic & St. Lawrence", mais je vous dirai ce que c'est; c'est une ligne directe entre Montréal et Portland et, l'an dernier, cette ligne a perdu un million et quart et, maintenant, vous allez perdre un million et quart, pourquoi? Pour aider le port de Portland, un port étranger, au détriment de nos propres ports de Saint-Jean et Halifax. Je dis que nous devrions laisser de côté cette partie du réseau et, dans cette affaire, le Gouvernement trouverait avantageux de dire au Grand-Tronc: "Prenez votre ligne de Montréal à Portland; nous n'en avons nul besoin; c'est un élément blanc et nous ne voulons perdre aucun trafic de cette manière." Le ministre des Chemins de fer a dit qu'il mettrait à la porte tout employé qui expédierait des marchandises par cette voie. Je ne sais pas si c'est vrai; mais je me demande comment le ministre s'y prendra si le chemin de fer est libre de toute influence politique. Qu'est-ce que le ministre aura à voir là-dedans? Le Atlantic & St. Lawrence a perdu un million et quart l'an dernier; nous devons conséquemment payer cette somme pour envoyer le fret à Portland. Le Detroit & Milwaukie a perdu \$259,654; le Grand Trunk Western a perdu \$406,168. Le Toledo, Saginaw & Mauskegon Railway a perdu \$77,939. Les débetures des lignes américaines se montent à 52 millions, sur lesquelles nous devons payer tous les déficits que je viens de nommer. Nous devons garantir tous les coupons et payer jusqu'au dernier sou. Le déficit annuel est de \$1,353,000. Comme garants, nous devons payer les frais, courir tous les risques et y aller à l'aveuglette sans même savoir où quelques-unes de ces lignes sont situées.

Je suppose que plusieurs des honorables sénateurs seraient très embarrassés si on leur demandait de dire où se trouvent ces lignes. J'ai dû étudier la carte pour les découvrir. Le chemin de fer de Detroit à Grand-Haven est continué de Grand-Haven à Milwaukee par traversier. C'est une des plus anciennes voies et elle a été construite par le Grand-Tronc à l'époque où il y avait beaucoup de pin dans cette contrée. Le but était de sortir le pin du Michigan et, quand

la ligne est arrivée à Grand-Haven, on crut qu'il valait mieux pousser jusqu'à Milwaukee et on construisit un traversier, l'un des premiers qui aient été établis. C'est un vieux chemin de fer et, comme je le disais tout à l'heure, il donne des déficits. Ces lignes pourraient être des embranchements nourriciers, c'est, même ce qu'on prétend; mais il est un principe fondamental des chemins de fer qu'il est inutile de continuer l'exploitation d'un embranchement qui ne rapporte rien. On doit s'arranger pour le rendre productif. Mais ces embranchements sont tous des chemins de fer étrangers. La ligne de Montréal à Portland, qui accuse aussi des déficits, nous conduit à un port de mer américain et l'honorable sénateur de Montréal (l'honorable M. White) nous dit combien nous avons perdu en aidant à la construction de ce port. Je crois qu'il est vraiment pitoyable de nous voir aller à ce port quand nous avons nos propres ports canadiens. Ceux qui ont vu les améliorations accomplies à Halifax, combien de millions y ont été dépensés et aussi les améliorations du port de Saint-Jean, pensent que c'est pitoyable. Le "Scientific American" dit qu'Halifax est un des meilleurs ports du pays. On a construit toutes ces améliorations à Halifax et nous ne les utiliserons pas afin d'aider au port américain. Qu'avons-nous fait de la devise: "Pas de commerce avec les Yankees". Si vous enlevez le trafic d'Halifax des plaintes se feront entendre, mais si vous arrangez la chose et que vous fassiez des ententes de trafic, tout ira bien.

Je passe à un autre sujet, et c'est de ce sujet que s'occupe le Board of Trade de Montréal. Je vais lire certaines opinions émises par l'Association des marchands de New-York:

Considérant qu'en raison de l'état de choses inséparable de notre forme de gouvernement, l'exploitation gouvernementale d'entreprises économiques, qu'elles soient fédérales, d'état ou municipales, est caractérisée par:

Les longs délais et l'inertie, l'incertitude, l'hésitation et l'inconséquence en matière de politique;

Les dépenses inutiles pour répondre à des demandes venues de sections du pays;

L'insuffisance des fonds quand ils sont demandés pour des besoins nécessaires;

L'absence d'une coopération resserrée et harmonieuse entre le directeur législatif et les fonctionnaires de l'exécutif;

Le manque de sécurité dans la détention des postes élevés et le manque d'intérêt personnel comme encouragement;

Les changements fréquents dans le haut personnel et le remplacement par des hommes nouveaux et sans expérience;

La mauvaise méthode dans le choix des fonctionnaires exécutifs, qui fait que ceux-ci sont rarement en possession des connaissances d'ex-

perts, n'ont pas d'entraînement préalable, d'expérience ou de capacités prouvées;

Les conditions restrictives imposées par la loi sur le personnel exécutif qui se trouve privé de la direction nécessaire dans l'exploitation et de la haute main sur leurs subordonnés; et

Attendu que de cet état de choses résultant naturellement une coordination imparfaite, un manque de direction convenable, de mauvaises méthodes d'exploitation et un gaspillage comme une inefficacité générale; les méthodes et les résultats étant diamétralement opposés à ceux qui se trouvent dans les entreprises industrielles bien dirigées, lesquelles sont gouvernées uniquement par des considérations économiques et demandent pour réussir des relations étroites et amicales entre le directorat et les fonctionnaires; l'approvisionnement rapide de fonds à mesure que les besoins économiques de l'entreprise l'exigent; une haute capacité, une longue expérience et un entraînement spécial de la part des fonctionnaires de l'exécutif; la sécurité des postes tant que dure l'efficacité; l'intérêt personnel et l'assurance que ces fonctionnaires sont parfaitement discrets en ce qui touche aux dépenses comme aux détails de l'exploitation. Il est en conséquence

Résolu, par l'Association des marchands de New-York que les méthodes du Gouvernement dans la conduite des affaires sont en elles-mêmes défectueuses à cause des restrictions fondamentales imposées par notre forme de gouvernement; et que de telles méthodes manquent souvent d'efficacité, causent des pertes et ne conviennent conséquemment pas à la conduite d'entreprises d'affaires; et il est, de plus

Résolu que l'Association des marchands de New-York est opposée à la nationalisation et à l'exploitation par le Gouvernement des chemins de fer, téléphones, télégraphes et autres services d'utilité publique, croyant que ces services sont bien mieux exploités par les intérêts privés, soumis aux règlements publics qu'il se serait possible de le faire avec la possession et l'exploitation du Gouvernement et que ce serait un malheur national que de mettre ces instruments indispensables au bien-être de tout le pays à la merci des méthodes inefficaces et dispendieuses inséparables des entreprises du Gouvernement.

L'alternative proposée par le Board of Trade de Montréal a été reçue avec le mépris du silence. La "Gazette", qui fait allusion à ce fait, dit que ce sera une bien petite compensation pour les contribuables et les électeurs de ce pays que de voir disparaître la vie politique l'auteur de cette tragédie commerciale. Quels intérêts souffriront si la chose est retardée? On parle des arrangements de trafic de l'Intercolonial qui fonctionnent parfaitement bien. On ajoute que le Grand-Tronc n'a pas réussi. Alors, si le Grand-Tronc n'a pas réussi, pourquoi cette compagnie dicterait-elle des conditions au Gouvernement quand ses obligations ne sont pas remplies? Quelqu'un peut-il répondre à cette question? Pourquoi le Grand-Tronc dont les obligations vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique ne sont pas payées, est-il en mesure de poser des conditions au gouvernement du Canada? Je

ne crois pas que nous puissions avoir de réponse à cette question. Le grand argument qu'on a employé tout le long du débat c'est que les actionnaires du Grand-Tronc ne peuvent pas s'accorder et, alors, nous allons leur montrer le contrat et ils vont l'accepter. Ils déclarent ne rien avoir, être en banqueroute, disent qu'ils ne peuvent pas faire face à leurs obligations et, cependant, nous allons les faire passer devant les contribuables du pays. Ceux-ci ne verront pas le contrat et le contrat sera envoyé de l'autre côté de l'océan pour être montré aux actionnaires. Une masse de ces veuves et orphelins le verront avant que les contribuables du Canada puissent y jeter un coup d'œil. Pourquoi ne peut-on pas nous mettre au moins de pair avec un groupe de gens en banqueroute? Ils se disent en banqueroute et nous nous demandons pourquoi ils nous posent des conditions. Quand on nous dit que les actionnaires ne peuvent pas s'entendre, nous devrions leur répondre: "Nous allons vous faire entendre ou bien vous serez mis sous séquestre". Le Grand-Tronc ne veut pas fournir six sous pour aider à payer nous allons vous mettre d'accord ou bien vous serez mis sous séquestre". Le Grand-Tronc ne veut pas fournir six sous pour aider à payer la dette du Grand-Tronc-Pacifique; mais cette dette sera mise à la charge du Gouvernement, d'une manière permanente. Il ne pourra jamais s'en débarrasser. Le Grand-Tronc ne donnera pas un dollar pour les chemins de fer nationaux, ni un sous pour le Grand-Tronc-Pacifique; au contraire, ces réseaux apporteront toujours des déficits à combler.

Le "Star" de Montréal du 1er novembre a publié un article intitulé "Le Cauchemar du Pacifique Canadien". Il a pris pour argument la suggestion que le Pacifique-Canadien peut absorber le Grand-Tronc. Mais les directeurs du Pacifique-Canadien sont de trop bons hommes d'affaires pour songer à cela. Ils n'achèteront pas un cheval mort qui ne peut rien leur rapporter. Le Pacifique-Canadien est une compagnie considérable, puissante, qui a toujours agi dans le sens de ses intérêts. Sa vie commerciale est si étroitement liée à celle du Canada que la compagnie a toujours tenté d'agir de manière à assurer la prospérité du Canada; sachant que le Pacifique-Canadien en bénéficierait aussi; et si elle a ouvert le pays, comme elle l'a fait dans l'ouest, ce n'était pas seulement pour l'avantage du pays, mais aussi pour celui du Pacifique-Canadien. Elle savait parfaitement bien, du reste, que les avantages donnés à ses clients, profiteraient au peuple du Ca-

L'hon. M. CASGRAIN.

nada, tout en assurant son propre bénéfice et, c'est ce qu'elle avait d'abord en vue. J'ai entendu l'expression de sir William Van Horne à ce sujet. Il favorisait certaine ligne de conduite qui fût ensuite adoptée et je lui dis: "Mais ce n'est pas dans l'intérêt de votre chemin de fer". Il me répondit: "Ce qui est de l'intérêt du Canada est de l'intérêt de mon chemin de fer" et, finalement, il a eu raison. Je pourrais vous donner tous les détails de cette question, mais cela prendrait trop de votre temps.

La "Gazette" du 1er novembre, répondant à un correspondant du Cap-Breton qui voulait savoir la vérité, dit que la longueur totale du réseau était de 8,173 milles et qu'il y avait deux réseaux, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique. La garantie du Grand-Tronc est de 97 millions; le gouvernement du Dominion a garanti ce réseau pour 76 millions; le gouvernement de la Saskatchewan 11 millions, et l'Alberta 3 millions et demi. Les honorables sénateurs remarqueront qu'en prenant le Grand-Tronc le gouvernement libère la Saskatchewan de cette garantie de 11 millions et l'Alberta de sa garantie de 3 millions et demie. La province du Nouveau-Brunswick n'a jamais rien garanti. Cependant on la fait payer chèrement depuis. Il en est de même des provinces de l'Île-du-Prince-Edouard et de Québec. Je dis que c'est injuste pour ces trois provinces. Je dis que le fait de relever certaines provinces de leurs obligations et de punir une province qui a administré ses affaires sagement et prudemment est contraire à l'esprit de la Confédération. Dans le cas du Canadien-Nord la province de Québec n'a jamais donné de garantie, bien que sir Lomer Gouin et sir Rod. Forget aient été vus par les avocats de Mackenzie et Mann. Les efforts des avocats ont été inutiles et le Canadien-Nord n'a pas reçu d'avantages de notre province. Mackenzie et Mann pensaient qu'ils réussiraient en s'assurant les services d'avocats; mais ils se trompaient. Et Québec n'est pas la seule province où ils n'ont pas réussi. Je ne sais pas pourquoi ils ont échoué au Nouveau-Brunswick; mais je crois que cette province était alors trop pauvre et qu'ils ont cru que cela n'en valait pas la peine. Quant à l'Île-du-Prince-Edouard, ils ne se sont pas occupés de cette petite province, préférant une grande superficie comme la Colombie-Britannique où, d'un seul coup, ils ont trouvé 60 millions.

Si le gouvernement garde le Grand-Tronc-Pacifique il ne doit pas accepter de nouvelles responsabilités. Il devrait s'oc-

cuper simplement du Grand-Tronc-Pacifique et laisser le Grand-Tronc tranquille. Avec un arrangement de trafic, l'exploitation se ferait parfaitement bien. Cependant, si le bill doit être adopté je crois qu'il serait bon d'agir dans le sens indiqué par l'amendement de l'honorable sénateur de Hamilton (l'hon. M. Lynch-Staunton) et de limiter le montant à décider par les arbitres.

On a répété si souvent—ce que j'ai honte de répéter—que, le 3 octobre, sir George Foster a dit à la Chambre des Communes: "Vous pouvez tous vous en aller, messieurs, nos travaux sont terminés. Nous vous avons convoqués dans un but qui est maintenant atteint, et vous pouvez vous en retourner." Quelques députés sont partis; mais ils sont revenus, mandés par dépêche. Entre le 3 et le 6 octobre, quelque chose est survenu. Je ne sais pas si c'est comme la vision de saint-Paul sur le chemin de Damas; mais il est certainement arrivé quelque chose.

Et tout à coup, le présent bill est venu devant la Chambre des communes bien que sir George Foster eût dit: "C'est fini, tirez le rideau." Que s'est-il donc produit? C'est là le secret des dieux et du gouvernement. Nous ne savons pas ce qui s'est produit. Comme le disait l'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Foster), hier soir, la sirène a dû chanter. Dès ce moment, la "Gazette" a des soupçons et elle dit même qui est la sirène; mais on m'a prié de ne nommer personne. Personne ne peut deviner. Le "Star", de Montréal, dit qu'il ne suffit pas de consulter les contribuables parce que, lorsque les contribuables seront consultés—je crois, toutefois, que le "Star" se trompe grandement—les cinq commissaires que l'on veut nommer auront tellement embrouillé les affaires du réseau en question, et ce réseau sera dans un tel état, que les contribuables devront tout ratifier. Mais, je le répète, je crois que le "Star" s'est trompé à cet endroit.

Le comité du commerce inter-Etats du Sénat des Etats-Unis, en ce qui regarde l'extension des pouvoirs du gouvernement canadien, fait remarquer que l'adoption du présent bill est très importante, que l'exploitation directe par le gouvernement canadien est bien préférable à l'exploitation par une commission déléguée. Je suis de cet avis. Je préférerais beaucoup voir l'honorable M. Reid, ministre des Chemins de fer, diriger le chemin de fer que de le voir dirigé par quelqu'un nommé par le Gouvernement. Les représentants du peuple le tiennent responsable et, quand le Parlement se réunit, ils pourraient lui de-

mander des comptes si quelque chose marche mal. Le comité du Sénat, à la suite de l'enquête qu'il a faite, est unanimement d'opinion qu'on devrait nommer un ministre des Transports si le réseau doit être dirigé par le Gouvernement. Il ne veut pas de camouflage comme la nomination d'une commission et la déclaration disant que les chemins de fer sont à l'abri des influences politiques. Il dit que vous ne pouvez pas soustraire les chemins de fer à l'influence politique; que la politique est la chaîne et la trame de notre vie nationale. Il donne ensuite les raisons pour lesquelles on devrait nommer un ministre des Transports.

Nous avons un ministre des Chemins de fer et si le Gouvernement a l'intention de diriger les chemins de fer, qu'il se décide franchement et loyalement et qu'il charge le ministre des Chemins de fer de les diriger. Pourquoi se cacher derrière une commission? A-t-on honte de ce que fait la commission? Ne sait-on pas que les commissaires ne doivent leur position qu'à la bonne volonté du ministre des Chemins de fer? Si un changement de gouvernement se produisait, combien de ces commissaires conserveraient leur poste, quel que soit le gouvernement au pouvoir? Croyez-vous qu'un changement se produirait? Cependant, puisque le ministre des Chemins de fer est changé quand un changement de gouvernement survient, pourquoi ne changerait-on pas aussi bien la commission? Quand le Gouvernement et le ministre des Chemins de fer seront changés, la commission devra être changée, elle aussi. Et voici où se trouve la supériorité de l'exploitation privée. Elle se trouve dans la permanence des fonctionnaires chargés de la direction, au lieu d'une commission souvent remplacée, non éprouvée et non expérimentée.

De plus, la commission n'a pas l'autorité voulue pour faire face aux cas d'urgence. Le ministre des Chemins de fer siège avec l'exécutif tous les jours et, si un cas d'urgence se présente, le ministre peut avoir l'autorité voulue à la source même du pouvoir et agir immédiatement, tandis que la commission doit venir à Ottawa, voir le ministre, qui voit ensuite le Gouvernement quand il est probablement trop tard. Les questions se soulèvent si rapidement tous les jours qu'il est impossible à une commission de les régler toutes promptement. L'administration devrait avoir pleins pouvoirs et ces pouvoirs résident exclusivement dans l'exécutif. Le peuple du Canada ne voudrait certainement pas donner

une autorité absolue à une commission extérieure qui ne représente qu'elle-même.

De plus, une commission manque d'initiative.

Si vous lisez la vie de James J. Hill, vous verrez qu'il y énumère toutes les raisons pour lesquelles un chemin de fer doit être dirigé par des particuliers, afin qu'on puisse voir aux moindres détails et qu'il y ait le moins d'intervention possible. Il dit que les changements fréquents sont mauvais dans l'administration d'un chemin de fer. Des commissaires récemment nommés par le Gouvernement, pourront être remplacés par des hommes sans expérience, et il faudra un laps de temps très long pour initier ces hommes nouveaux.

Autre chose: il faut avoir des fonds promptement dans les cas d'urgence, et les hommes de cette catégorie ne peuvent en obtenir. Seul, l'exécutif peut en trouver ou, aux Etats-Unis, le ministre des Transports qui est en contact quotidien avec le président des Etats-Unis. Ce fonctionnaire peut en obtenir l'autorisation requise pour trouver des fonds. Il doit aussi y avoir une politique fixe quand, aux Etats-Unis, le gouvernement change tous les quatre ans? Quelle serait la politique fixe, aujourd'hui, puisqu'il y a un président démocrate et un congrès républicain? Ils peuvent tirer constamment en sens inverse. Cela démontre l'absurdité du système dans un pays démocratique. Cela va très bien dans un pays autocratique, comme l'Allemagne, où la volonté d'un seul homme est la loi.

Sous le régime de l'entreprise privée les Etats-Unis ont construit le plus grand réseau de voies ferrées comprenant 250,000 milles de chemin de fer, ceinture qui ferait dix fois le tour du monde à l'équateur. Les 40,000 milles de chemin de fer du Canada feraient deux fois le tour du monde à la latitude d'Ottawa.

Je désire en passant appeler l'attention du Sénat sur un crédit alloué par le gouvernement des Etats-Unis. Entre le 1er janvier et le 10 novembre 1918, veille de la signature de l'armistice, le gouvernement des Etats-Unis a voté l'énorme somme de \$1,175,000,000 pour les améliorations, constructions, etc., de chemins de fer. Après l'armistice, le gouvernement a discontinué cette politique et c'est justement somme que les compagnies de chemins de fer refusent de payer parce qu'il y a 800 milles de chemin de fer qui ne leur sont d'aucune utilité, soit parce que la construction a été faite en temps de guerre, quand la main-d'œuvre était très chère soit parce que les voies ont été usées.

L'hon. M. CASGRAIN.

Voici un autre fait concluant. Les chemins de fer construits aux Etats-Unis par des compagnies privées ont le taux le moins de fer de compagnies privées ont payé les salaires les plus élevés que ceux payés dans toute autre partie du monde et ont accompli tout cela avec un capital plus faible que celui employé par tout autre pays. Que voulez-vous donc de plus?

Le temps passe et je dois être bref. Le peuple commence à comprendre ce que veut dire l'exploitation par le gouvernement. Les taux aux Etats-Unis ont augmenté de 100 p. 100 dans certains cas. Personne ne peut nier cela. Les taux des voyageurs ont augmenté de 40 p. 100 et parfois de 100 p. 100. Aux environs de la grande ville de New-York, par exemple, il n'y a plus de billets à taux réduits pour la banlieue. Les gens qui habitent en dehors de la ville doivent payer le plein prix. Les billets d'abonnement sont supprimés autour de tous les grands centres. Le peuple commence à voir que la nationalisation n'est pas du tout ce qu'on ment sont supprimés autour de tous les grands centres. Le peuple commence à voir que la nationalisation n'est pas du tout ce 100 p. 100 de plus pour voyager. De plus, qu'on prétendait puis qu'ils doivent payer malgré l'augmentation dans les taux des marchandises et des voyageurs, il y a un déficit d'un million et demi par jour. Quel sera le déficit au Canada? Sur les seules garanties nous nous engageons à payer 2 millions et demi. Comment allons-nous expliquer cela? Que signifie cette somme? Elle signifie \$200,000 par mois, ou \$50,000 par semaine, ou \$71,000 par jour que les contribuables devront trouver. Si nos enfants nous demandent: "Pourquoi devons-nous payer ces taxes?" Nous devons répondre: "Je n'en sais rien". "Etions-nous obligés de les payer?" "Non, nous n'y étions pas obligés". Alors, pourquoi les avons-nous payées?" "On a cru qu'il serait bon de pourvoir aux besoins des veuves et des orphelins de la Grande-Bretagne". Il doit y avoir un grand nombre de veuves. Et c'est pourquoi nous devons continuer à payer au taux de \$7,000 par jour si nous acquérons le Grand-Tronc. On peut l'acheter aujourd'hui à 45 cents par piastre. Je dis que nous devrions emprunter l'argent nécessaire, acheter maintenant les actions de ce réseau et économiser 55 cents par dollar. C'est le meilleur moyen de l'acheter si nous voulons en faire quelque chose.

Actuellement, aux Etats-Unis, moins de 10 pour 100 des cultivateurs sont en faveur de la nationalisation. C'est affirmé par té-

moignage assermenté. Je suis d'avis que l'uniformité du matériel roulant ne vaut rien et je vais vous dire pourquoi. Il peut vous sembler étrange d'entendre dire que les locomotives ne voyagent pas, mais demeurent sur leurs propres voies. Une locomotive de la section des montagnes demeure dans les montagnes; celle qui est construite pour les rampes douces et sans courbes, demeure où les rampes sont faciles et où il n'y a pas de courbes. Vous ne pouvez donc pas uniformiser les locomotives. Entre autres choses, les wagons employés dans le sud ne peuvent être utilisés dans le nord, et "vice versa". Je dois m'excuser, messieurs, d'avoir abusé de votre patience.

Messieurs, vous qui, de temps immémorial constituez dans la nation l'assemblée des sages; vous, que les Pères de la Confédération ont créés censeurs de la Chambre des communes; vous, à qui ils ont confié la garde des libertés et des prérogatives du peuple; vous, dont les fonctions consistent à mettre un frein à l'administration malheureuse des gouvernements; vous, qui avez le pouvoir de réprimer les abus et d'arrêter les malversations; vous que le peuple regarde comme le rempart de la justice contre l'injustice, de la prudence contre la folie; vous qui avez l'autorité sans laquelle une loi ne peut être adoptée en dernier ressort, prêtez l'oreille à l'humble, mais puissante voix du peuple canadien vous demandant de remettre à plus tard ce projet de loi pour l'acquisition du Grand-Tronc.

Votre longue carrière dans les affaires ou au Parlement vous a procuré l'honneur de siéger ici. C'est votre expérience qui inspire vos décisions, comme c'est votre sagesse qui dirige vos votes. Conséquemment, c'est à votre expérience et à votre sagesse que la nation fait un appel final. Examinez l'état désastreux de nos finances nationales. Songez au mécontentement qui existe dans tout le pays. Examinez soigneusement l'attitude des masses. Voyez ce que sera l'avenir si ce projet devient loi. Penchez-vous sur l'abîme qui sera creusé dans notre trésor national. Pensez au montant d'impôts qu'il faudra pour combler même la plus petite partie de ce gouffre insondable. Vous avez le pouvoir; exercez-le comme les Pères de la Confédération pensaient que vous l'exerceriez. Vous êtes le dernier espoir des électeurs et vous ne devez pas les tromper. Le sort du Canada est entre vos mains.

L'honorable E. D. SMITH: Je regrette, messieurs, de ne pouvoir apporter à la discussion de cette question la vaste somme de connaissance que vient de déployer l'honorable

sénateur qui vient de parler (l'honorable M. Casgrain); mais je vais vous présenter de mon mieux l'autre côté de la médaille.

Une des objections apportées à l'adoption de ce bill a été que le public n'avait pas eu le temps d'étudier la question. L'amendement proposé au Sénat demande du délai. Cette question a été devant le peuple du Canada pendant au moins deux ans, d'une manière plus ou moins concrète. Je me suis toujours vivement intéressé aux affaires publiques et, en ce faisant, je ne pouvais m'empêcher de comprendre que cette question nous serait bientôt présentée directement. Je suis certain qu'elle a été étudiée d'une manière générale par la grande masse du peuple canadien qui s'occupe des affaires publiques. Je suis certain qu'il n'y a pas, dans tout le Sénat, un seul sénateur qui n'y ait pas songé sérieusement et qui n'aurait pas été préparé, avant le commencement du débat, à voter dans un sens ou dans l'autre.

Je me suis mis à l'étude de cette question l'esprit plus ou moins préjugé contre la nationalisation. Au cours du débat, nous avons entendu un grand nombre d'arguments contre la nationalisation. Beaucoup des orateurs se sont attachés à nous démontrer que la nationalisation ne favorise pas les meilleurs intérêts du peuple du pays.

J'accepte ces arguments quant aux principes généraux, mais je désire faire remarquer, comme l'ont fait un ou deux orateurs, qu'il ne s'agit pas maintenant de discuter les principes généraux de la nationalisation, mais simplement une question de détail. Le Gouvernement est déjà grand propriétaire de chemins de fer. Il a déjà 15,000 milles de voies ferrées, c'est-à-dire, plus qu'aucune compagnie privée au Canada. Nous possédons ce vaste réseau et nous l'exploitons. Nous possédons déjà ce grand réseau dont une grande partie ne rapporte rien. Et, maintenant, comme je comprends la question, d'après l'étude que j'en ai faite, nous avons l'occasion d'acheter un des meilleurs réseaux du Canada à un prix modéré.

Je crois, après avoir étudié le bilan et les arguments qui ont été avancés de temps à autre à la Chambre des communes, que c'est le meilleur et le seul marché avantageux que le Gouvernement du Canada ait jamais eu l'occasion de faire avec les chemins de fer. Nous avons conclu des marchés désastreux, nous avons fait des spéculations désavantageuses, mais celle-ci est bonne et je ne comprends pas comment ceux qui ont appuyé les marchés désastreux s'opposent à présent à celui-ci.

Le commencement de la nationalisation au Canada a été la construction de l'Intercolonial. Ce réseau a été construit et cette entreprise menée à bonne fin, non parce que les hommes chargés des affaires publiques avaient foi dans la nationalisation, mais parce que cette construction était l'une des clauses de l'entente dont l'objet était la Confédération. L'Intercolonial est un réseau national construit pour les fins publiques et on n'a jamais songé à la question de savoir si son exploitation serait ou non profitable. Dans la position qu'il occupe on pouvait difficilement s'attendre à des profits.

Le pas suivant dans la nationalisation, pas modeste du reste, s'est accompli quand les divers gouvernements du Canada ont acheté plusieurs petites lignes qui ne rapportaient rien et les sénateurs de la gauche, de même que ceux de ce côté-ci de la Chambre, ont mainte et mainte fois voté pour l'acquisition de lignes en Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, qui étaient dix fois moins profitables que celle sur laquelle nous discutons aujourd'hui. Ce fut la seconde période.

La troisième est marquée par la construction du Transcontinental national. Le projet du Transcontinental national a été adopté, non pas parce qu'on s'attendait à en faire une entreprise commerciale—et les hommes d'affaires du pays ne s'y attendaient nullement—mais il a été surtout construit dans un but politique.

Il n'y a aucun doute sous ce rapport. Le Grand-Tronc, lui-même, ne voulait pas se charger de cette ligne de Cochrane à Québec et de Québec à Moncton. Ce qu'il voulait c'était la construction d'une ligne de North-Bay aux provinces des prairies et, plus tard, peut-être, jusqu'à la côte. Mais on l'a forcé à accepter une proposition de louer la ligne de Winnipeg à Québec et de Québec à Moncton. Les députés de la province de Québec demandèrent que cette ligne suive la frontière nord de la province de Québec, sans quoi ils ne voteraient pas en faveur du projet de loi; et le résultat fut que le gouvernement consentit à construire ce monument assimilé à une folie, comme on l'a souvent appelé. Les députés des provinces Maritimes sont alors venus et ont mis le couteau sur la gorge du premier ministre en disant: "A moins que cette ligne ne traverse les provinces Maritimes, nous n'appuierons pas le bill." Je suis heureux de constater que l'honorable sénateur de Lorimier (l'honorable M. Dandurand) ait admis cela hier. Conséquemment, onus sommes grevés de ce chemin de fer pour des raisons politiques.

L'hon. M. Smith.

Plus tard, nous avons acheté le Canadien-Nord et beaucoup d'honorables sénateurs qui siègent de ce côté-ci de la Chambre, ou qui à cette époque siégeaient au Sénat, ont voté en faveur du bill autorisant cet achat. Nous avons aujourd'hui entendu d'excellentes explications à ce sujet. C'était pendant la guerre qui était alors 'a question primordiale, et c'est pourquoi les honorables sénateurs ont appuyé ce bill. Je respecte cet argument et je veux bien croire que cela a pu influencer quelques-uns des sénateurs mais je crois qu'il y avait aussi des arguments solides à l'encontre de celui-là.

Il y a un autre chemin de fer que je pourrais citer, le Québec et Saguenay. Je suis surpris de voir que des sénateurs qui s'opposent au projet de loi actuel, aient voté en faveur de l'acquisition du Québec et Saguenay. Je ne puis comprendre comment un sénateur ait pu voter en faveur de l'acquisition du Québec et Saguenay, qui a toujours été et qui sera toujours une mauvaise acquisition si jamais il y en eut. Je ne puis davantage comprendre l'attitude du "Star", de Montréal, qui était tout à fait partisan de l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai lu un article qui a été publié dans ce journal. Il a été lu à la Chambre des communes et figure dans le "Hansard" et, bien que je l'aie en ma possession, je crois qu'il est inutile de le lire. Le "Star" se déclare satisfait et pense que le gouvernement ne pouvait mieux faire que d'acquérir le Grand-Tronc-Pacifique. N'est-il pas étonnant de voir que ces messieurs, aujourd'hui si vertueux en repoussant un marché avantageux, en vertu duquel nous obtenons beaucoup plus que la valeur de notre argent, étaient tous en faveur de l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique avec ses déficits de 10 millions par an, ou le Canadien-Nord, surchargé de dettes, ou le Québec et Saguenay, qui ne rapporte rien, ou, encore qui voulaient construire une ligne à travers le nord du Canada, ligne qui ne pourra rien rapporter pendant des années. Il y a anguille sous roche. L'acquisition de ces chemins de fer ne donnant pas de profits a été appuyée par des honorables sénateurs qui se déclarent aujourd'hui opposés au projet sur lequel nous discutons présentement.

Voici l'occasion d'acheter un réseau qui, à mes yeux, est très avantageux. C'est un réseau qui a toujours rapporté des profits jusqu'aux deux ou trois dernières années de la guerre; un réseau qui a toujours payé des dividendes sur les actions de première, seconde et troisième priorité et sur les actions garanties. Seuls les porteurs

d'actions ordinaires n'ont pas reçu de dividendes depuis de longues années. Nous proposons de payer pour ce réseau une somme pour laquelle il a gagné des dividendes dans le passé et qu'il gagnerait encore n'était l'état de choses créé par la guerre. La guerre est venue et, à cause de l'état de choses survenu, tous les chemins de fer ont été obligés de doubler les salaires, ont payé double prix pour le charbon, pour l'huile, pour tout ce qu'ils étaient obligés d'acheter. S'ils désiraient faire réparer une locomotive, ou acheter de nouveaux wagons, ils devaient payer deux fois le prix. Dans ces circonstances, comment ce réseau pouvait-il réaliser des bénéfices? Aux Etats-Unis, la décision McAdoo créa une échelle de salaires double de ce qu'elle était auparavant, cependant que tout ce qui entraînait dans les frais d'exploitation avait doublé de prix, bien que les taux n'aient été élevés que de 40 p. 100. Les taux au Canada ont été élevés des mois après que ce réseau eut cessé de réaliser des profits. On les éleva d'abord de 15 p. 100; puis, plus tard, de 25 p. 100. Mais cela se fit longtemps après que l'augmentation put faire face aux dépenses considérablement augmentées. Ces deux augmentations de taux, une fois qu'elles furent accomplies et se totalisant à 40 p. 100, ne suffisaient pas encore. Après tout, il ne s'agit que d'une question de taux. Mais, d'honorables sénateurs disent que la faillite des chemins de fer aux Etats-Unis a été causée par l'administration du gouvernement. Le Grand-Tronc était dirigé par une administration privée et, cependant, il ne rapportait rien. Ceci n'est pas un argument contre la nationalisation et les honorables sénateurs devront chercher plus loin pour trouver un argument contre la nationalisation.

Je prétends que cette acquisition du Grand-Tronc est une bonne et excellente affaire. Qu'est-ce que nous payons pour le réseau, et qu'est-ce que nous recevons? Nous avons entendu ici toutes sortes de déclarations. Quelques honorables sénateurs ont confondu le passif du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique avec les responsabilités que nous allons assumer si nous acquérons le réseau. D'honorables sénateurs ont dit — et cela s'est répété plusieurs fois — que le passif du Grand-Tronc est de 504 millions, puis ils y ont ajouté le passif de 216 millions du Grand-Tronc-Pacifique, formant cet immense total de 700 millions. Cependant, ce ne sont pas là les responsabilités que nous acceptons en prenant ces réseaux. Ces deux acquisitions sont tout à

fait différentes. Il y a, par exemple, une somme de 116 millions d'actions ordinaires pour lesquelles nous ne payons rien et, cependant, nous entendons des sénateurs nous dire que nous acceptons cette responsabilité.

L'honorable M. CASGRAIN: Pas dans les 500 millions.

L'honorable M. SMITH: Oui.

L'honorable M. CASGRAIN: Dans les 700 millions.

L'honorable M. SMITH: Voici le livre bleu donnant les divers montants pour lesquels nous nous engageons et je voudrais bien voir l'honorable sénateur le repasser avec moi et me dire comment il arrive au total de 700 millions. A la page 38 nous voyons les obligations que nous assumons. Il y a la dette fondée de \$173,558,554

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Sur laquelle l'intérêt a toujours été payé.

L'honorable M. SMITH: Oui, sur laquelle l'intérêt a toujours été payé. Nous avons ensuite les billets pour outillage, \$5,344,207; les billets à courte échéance, — j'ai tout additionné — \$35,548,235; les dettes courantes, \$22,801,474; actions garanties — je suppose que le Gouvernement va payer les actions garanties bien qu'il y ait devant le Sénat un amendement disant que la question sera soumise à l'arbitrage — mais assumant que nous allons payer les actions garanties, le montant capitalisé est de \$60,833,332. Voici le passif que nous devons accepter, \$298,085,792.

L'honorable M. CASGRAIN: Regardez à la page 26 — total des valeurs en circulation, \$707,929,817.

L'honorable M. SMITH: Je parle des responsabilités que le Gouvernement va prendre. C'est la seule question qui nous intéresse, la seule qu'il nous soit nécessaire de discuter. Je voudrais que l'honorable sénateur regardât à la page 38. Il y verra le passif du Grand-Tronc. Il y a 116 millions d'actions ordinaires dont nous ne nous chargeons pas.

L'honorable M. GORDON: L'honorable sénateur parle seulement du Grand-Tronc proprement dit, il ne comprend pas dans le total le passif du Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable M. SMITH: Je parlerai de cela plus tard; je parle du Grand-Tronc proprement dit; nous n'achetons pas le Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable M. CASGRAIN: Qui va le payer?

L'honorable M. SMITH: En attendant, je demanderai à l'honorable sénateur de se reporter au livre bleu et de me dire si je n'ai pas raison.

L'honorable M. CASGRAIN: Si vous laissez de côté le Grand-Tronc-Pacifique. Naturellement, quelqu'un devra le payer.

L'honorable M. SMITH: Laisant de côté le Grand-Tronc-Pacifique, le passif total du Grand-Tronc est de \$504 millions; mais nous n'assumons pas toutes ces dettes. C'est ce que l'honorable sénateur semble ne pas saisir. Nous n'assumons pas les 116 millions d'actions ordinaires, ni les actions de diverses priorités se montant à 63 millions. Ces dettes doivent être arbitrées.

Je comprends qu'un amendement a été proposé par l'honorable sénateur de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton); mais j'ignore s'il sera accepté ou rejeté. Je ne sais pas si le moment est propice pour demander au leader du Gouvernement ce que sera le sort de cet amendement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: En réponse à mon honorable ami je puis dire que nous sommes prêts à accepter un amendement fixant un maximum à la décision des arbitres. Je ne suis pas prêt à dire, pour le moment du moins, ce que sera ce maximum; mais je n'ai pas de doute que nous pourrions fixer le montant en comité de manière à satisfaire la Chambre. Je donne cette assurance aux honorables sénateurs et quand le bill sera lu pour la deuxième fois ce sera avec l'entente que le Sénat déterminera, ensuite, en comité général, quel sera le maximum que les arbitres pourront accorder.

L'honorable M. SMITH: Cela change quelque peu la situation. Peut-être les actions seront-elles arbitrées, et je ne suis pas certain de ce point...

L'honorable M. GORDON: Si cet arrangement est exécuté les actions garanties seront absolument garanties.

L'honorable M. SMITH: Mon honorable ami voudra bien patienter un moment. L'amendement qui doit être présenté comprend, si je ne me trompe, l'arbitrage des actions garanties.

L'honorable M. GORDON: Non, il ne comprend pas les actions garanties.

L'honorable M. SMITH: L'honorable sénateur de Hamilton comprend dans l'arbi-

L'hon. M. Smith.

trage les actions garanties aussi bien que les autres.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non. Afin qu'on comprenne clairement ce que j'ai dit, permettez-moi d'ajouter que mon honorable ami de Hamilton a donné avis d'un amendement proposant de fixer un maximum à la décision qui sera rendue par les arbitres. Le Gouvernement consentira à ce principe général. Quant au montant, il appartiendra au comité général de le décider. Une autre proposition a été avancée—du moins que l'ai entendu chuchoter—qu'on devrait donner un avis d'un autre amendement à proposer en comité général pour faire soumettre à l'arbitrage les actions garanties aussi bien que les trois émissions privilégiées. Mais je ne lie pas le Gouvernement au principe ou à la politique que comporte cet amendement projeté. Cela n'influe en rien sur le principe général que j'ai exposé et qui veut que le comité général du Sénat prenne en considération la question de fixer un montant maximum que la décision des arbitres ne pourra dépasser.

L'honorable M. DANDURAND: Pour les actions privilégiées et les actions ordinaires, mais pas pour les actions garanties.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne discute pas les détails de l'amendement; je traite actuellement de la motion demandant qu'un maximum soit fixé quant au montant de la décision arbitrale, et cela. Les deux aspects que j'ai montrés seront discutés, mais je ne suis pas à même de dire que le Gouvernement ira jusqu'à comprendre les actions garanties dans cet amendement. Néanmoins, nous accepterons la fixation d'un montant maximum en ce qui regarde la décision des arbitres.

L'honorable M. SMITH: Cet amendement se rapporte au montant maximum qui doit être fixé par les arbitres touchant les actions privilégiées et les actions ordinaires.

L'honorable M. CASGRAIN: Oui, mais non les actions garanties.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est ce qui en est pour le moment. Je serai plus précis en disant que les honorables sénateurs auront en mains, quand nous serons en comité, le droit de déterminer si cette motion ou l'autre motion doit être acceptée. Tout ce que je désire maintenir c'est que, lorsque nous voterons sur la seconde lecture du bill, nous nous lierons au principe général de la proposition du maximum. Alors, si les honorables séna-

teurs qui ont débattu le principe même du bill ne sont pas satisfaits par l'amendement proposé au comité général, ils seront libres d'agir comme bon leur semblera.

L'honorable M. SMITH: Mon argument est basé sur la supposition que les actions garanties, 60 millions, seront payées, et cela porte le total des obligations brutes du Gouvernement à \$298,085,792 en face desquels nous trouvons divers actifs de l'autre côté du bilan.

Les item suivants se trouvent en regard des obligations:

Comptes de trafic dues et impayés	\$ 1,581,852
Autres comptes impayés	43,838,831
Débitures T.S. & M.	1,199,999
Autres valeurs	6,244,793
	<hr/>
	\$54,023,838

Mais en examinant le plus élevé de ces item, 43 millions, je trouve les divers articles qui le composent et, parmi eux il y en a un de \$14,301,302 que le Grand-Tronc-Pacifique doit au Grand-Tronc. Je ne compte pas la valeur de ces 14 millions. En outre, il y a d'autres item du compte qui sont sans doute de la même catégorie.

L'honorable M. CASGRAIN: Celui du Vermont-Central.

L'honorable M. SMITH: Conséquemment, il m'est impossible, ou à tout autre sénateur, d'estimer la valeur de ceci. J'enlève donc 10 autres millions en outre des \$14,301,302, ce qui fait un total de \$24,301,302 et laisse une balance de ce qu'on pourrait estimer être de bonnes dettes et se montant à \$29,722,536. Ce montant déduit des dettes brutes laisse un passif net de \$268,382,254 assumé par le Gouvernement — c'est-à-dire l'obligation que ce pays assume en acquérant le réseau et c'est un chiffre, je crois, incontestable.

L'honorable M. CASGRAIN: Vous dites . . .

L'honorable M. SMITH: \$268,382,256. Ceci correspond presque exactement à l'état présenté par le ministre des chemins de fer à la Chambre des communes; mais il était arrivé à sa conclusion par des calculs différents. Il trouvait un total de 266 millions, tandis que je calcule 268 millions. Il y est parvenu en comparant les comptes dus du côté droit du grand-livre avec les comptes au débit de ce livre qui sont payables à même les revenus de l'exploitation et, de cette manière, il est arrivé presque au même chiffre que moi en estimant les comptes courants à \$29,722,536.

Comme je l'ai dit, ceci représente le compte total que doit le pays et il est impossible d'arriver à une plus parfaite conclusion. Vous pouvez parler de 500 millions ou de 700 millions; mais j'ai ici les chiffres tirés du bilan même de la compagnie. Telles sont les dettes que nous acceptons. Ce ne sont pas les dettes totales du Grand-Tronc, choses tout à fait différentes. D'honorables sénateurs ne prennent pas seulement les dettes du Grand-Tronc, mais aussi le passif brut, ne comptant pas l'actif pour fixer le chiffre des dettes que le Gouvernement assume, considérant les actions ordinaires comme une dette que nous assumons.

L'honorable M. GORDON: A la page 40 nous trouvons la dette fondée, obligations et débitures, comme étant de \$202,332,997, et le total en circulation dans le public comme étant de \$448,828,755.

L'honorable M. SMITH: Il m'est impossible pour le moment d'analyser une page de chiffres que je n'ai pas encore examinée; mais, à la page 38, on trouve un bilan du réseau du Grand-Tronc tel qu'il a été présenté à la Chambre des communes dans le livre bleu.

L'honorable M. GORDON: Vous dites que vos chiffres sont absolument exacts?

L'honorable M. SMITH: On les trouve à la page 38 et ils sont absolument exacts. Je demande aux honorables sénateurs de repasser le livre bleu avec moi et de me faire voir un seul de ces chiffres qui soit inexact.

L'honorable M. GORDON: Je viens d'en citer un.

L'honorable M. SMITH: Vous passez à une autre page. La page à laquelle vous faites allusion ne donne pas la feuille de balance du Grand-Tronc. Assurément, les montants que nous devrions étudier sont ceux qui se trouvent sur cette feuille de balance. Je mets les honorables sénateurs au défi de me montrer un seul chiffre dont je n'ai pas tenu compte et qui entre dans les dettes assumées par le Gouvernement. Maintenant, si nous ajoutons à ce montant ces 268 millions — c'est-à-dire sans tenir compte de ce que sera la décision des arbitres en sus des deux millions et demi d'intérêts sur les actions garanties, nous arriverons à la dette totale dont se charge le Gouvernement. Je crois comprendre que l'amendement qui a été présenté et sera probablement adopté, fixe un montant égalant à peu près un paic-

ment annuel de \$4,332,000. Si cela est accepté, ce sera le maximum et si nous ajoutons ce maximum, cela augmentera le total de \$45,500,000, formant en tout une dette maximum possible—si l'amendement est accepté—de \$313,218,000 ou, encore, \$92,452 pour chaque mille de ce splendide réseau.

De l'autre côté du grand-livre nous voyons que le réseau a coûté au Grand-Tronc \$434,999,991; qu'il existe un placement de fonds de \$1,508,777 et du matériel et fournitures pour \$6,407,195, ou un total, si nous tenons compte du coût du réseau et des fournitures disponibles, de \$442,915,963; et le tout ne pourra pas coûter au Gouvernement du Canada plus que \$313,882,256. Il n'y a qu'une chose à ajouter et c'est l'obligation du Grand-Tronc vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique. Cela signifie une obligation que nous assumerons en relevant le Grand-Tronc de sa dette de 97 millions. Nous nous sommes déjà engagés pour le reste de l'obligation du Grand-Tronc et nous ne saurions nous en dégager. Les honorables sénateurs qui discutent la question, prétendent que nous prenons une nouvelle obligation à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique; mais nous avons déjà une obligation de 100 millions que nous ne saurions éviter. Nous avions cette obligation, que le réseau soit vendu ou non, et nous ne pourrions y ajouter un sou par l'achat du réseau, sauf les 97 millions dont j'ai parlé. La seule chose à ajouter est donc les 97 millions que nous prenons à charge et vous devez ajouter cela aux autres obligations, ce qui fait un total de 313 millions plus 97 millions, soit 410 millions.

Que recevons-nous en retour? Un réseau sans égal au Canada. Nous avons un réseau dans cette partie du Canada où la population est la plus dense. Nous avons un réseau d'un grand avenir et valant virtuellement cinquante pour cent de plus que nous n'aurions à le payer. Je crois que c'est une excellente affaire, une affaire magnifique pour le Gouvernement qui se trouve avec 15,000 milles de chemin de fer sur les bras qu'il doit exploiter. Que prenons-nous en prenant le Grand-Tronc? Nous prenons un réseau qui, comme je l'ai dit, ne coûte que \$92,454 du mille, avec des voies doubles sur un parcours de 711 milles, traversant la partie la plus peuplée du Canada, une ligne où la population n'est pas de 126 habitants par mille, comme le disait mon honorable ami décrivant l'état de choses qui existe au Canada, mais où la population est de plus de 1,000 habitants par mille de voie. C'est la seule ligne du Canada qui ait une popu-

L'hon. M. Smith.

lation aussi dense par mille, ligne touchant nos principales villes, ayant son emplacement de voie et son terminus dans toutes les grandes villes de l'Ontario, comme à Montréal et dans d'autres endroits de la province de Québec. Un réseau de ce genre est d'une valeur immense. Quelqu'un ici est-il à même d'estimer la valeur des emplacements de voie et des termini du Grand-Tronc à Montréal, Toronto et autres cités et villes? L'honorable ministre du Travail a mentionné hier soixante-quinze des principales villes que touche le Grand-Tronc en Ontario et Québec, en dehors de Montréal et Toronto. Il a cité Buffalo, Détroit, Milwaukee, Chicago et toutes les grandes villes entre celles-ci. L'emplacement de voie et les termini de ces villes ne pourraient pas s'acquérir pour cent millions, et ce n'est pas même mentionné dans les estimés du Grand-Tronc sur le coût du réseau. L'estimé de la compagnie compte ces avantages au prix coûtant et ils n'ont presque rien coûté à l'époque de la construction du Grand-Tronc; mais ils valent aujourd'hui cent millions et plus, et cependant nous les recevons tous.

L'honorable M. BELCOURT: L'honorable sénateur suggère-t-il que les arbitres prennent ces chiffres pour guides afin de déterminer la valeur des actions ordinaires?

L'honorable M. SMITH: On me dit que les arbitres seront limités quant à l'estimation de la valeur. Ce sont mes propres estimés et les arbitres peuvent n'y prêter aucune attention.

L'honorable M. BELCOURT: Cela semble être une invitation à accepter vos chiffres.

L'honorable M. SMITH: Je crois que les arbitres devront être justes pour le Grand-Tronc. C'est le pionnier des chemins de fer du pays. Il n'a jamais reçu ni subventions, ni octrois de terres durant toute son existence, sauf 15 millions. Il a desservi le pays pendant 75 ans et, pendant la moitié de ce temps, nous n'avons pas eu d'autre chemin de fer. Aujourd'hui, le Grand-Tronc réaliserait de gros bénéfices si le Gouvernement du Dominion n'avait pas accordé des chartes à d'autres compagnies desservant le même territoire. Nous voyons par exemple que le Grand-Tronc avait une voie double à l'est de Toronto et on a donné à une autre compagnie le droit de construire une ligne parallèle. Le Grand-Tronc avait une ligne le long de la côte nord du lac Ontario et le Gouvernement n'avait aucune excuse pour donner une charte à une autre compagnie sur ce parcours; mais le Paci-

fique-Canadien a néanmoins reçu une charte et a construit sa voie à côté de celle du Grand-Tronc, lui enlevant la moitié de son trafic. Le Canadien-Nord a aussi obtenu une charte et a construit une ligne à son tour. Il y a donc maintenant trois lignes qui se disputent le trafic dont une seule pourrait se charger. Je dis que, dans ces circonstances, le Grand-Tronc peut parfaitement réclamer et dire qu'il n'a pas été bien traité par le peuple du Canada et, conséquemment, je crois, que le ministre de l'Intérieur, lorsqu'il a dit que nous devons traiter le Grand-Tronc avec justice et générosité, n'a pas dit plus qu'il devait dire, prenant toutes ces choses en considération.

En plus d'un réseau qu'on dit avoir coûté 434 millions à le construire, puis, des emplacements de voie et des terminus d'une grande valeur, nous obtenons aussi des raccordements d'une valeur inestimable. Hier, le ministre du Travail a énuméré les divers raccordements que cela nous donnait aux Etats-Unis. Nous tirons un énorme volume d'affaires des Etats-Unis; il en a toujours été ainsi et je crois que cet état de choses sera maintenu. Je ne sais pas quel a été le chiffre des importations des Etats-Unis au cours de ces dernières années; mais je sais qu'il est énorme. Environ la moitié des marchandises importées le sont par le Grand-Tronc; c'est une commerce considérable, énorme. Les chemins de fer nationaux aboutissent à Toronto. Comme l'a dit, hier, le ministre du Travail, ils n'ont pas de raccordement avec les Etats-Unis, d'où vient cet énorme trafic, tandis que le Grand-Tronc a des raccordements magnifiques à Buffalo et Détroit, Chicago et Portland, ainsi qu'une ligne de raccordement entre ces villes. La compagnie a établi avec les Etats-Unis un commerce dont les proportions sont énormes et la valeur immense. Si nous acquérons le réseau en question, nous obtenons aussi tous ces avantages et il en résultera des profits immenses pour le réseau national. D'honorables sénateurs de la gauche ont parlé à ce sujet...

L'honorable M. POWER: D'autres aussi du côté du Gouvernement.

L'honorable M. SMITH: Des deux côtés du Sénat. Ils n'ont qu'une seule chose à dire contre l'acquisition du Grand-Tronc. Cette chose, c'est que nous pourrions conclure des arrangements de trafic avec la compagnie. Je dis que ce genre d'arrangements n'est pas une bonne solution. Je dis qu'avec des arrangements de trafic c'est l'expéditeur qui a le choix de l'itinéraire

et que, quels que soient les arrangements, nous ne pourrions pas compter sur tout le volume du trafic. L'expéditeur a le droit de fixer l'itinéraire des marchandises et il le ferait au goût de la compagnie qui reçoit ces marchandises en premier lieu; conséquemment, l'arrangement de trafic est de peu de valeur. La position créée par un arrangement de trafic est pire que celle d'un usinier qui louerait un édifice pour fabriquer ses produits, ou d'un cultivateur qui louerait une ferme pour se lancer dans la culture. Le cultivateur doit être le propriétaire de sa terre s'il veut faire de la culture convenablement et l'usinier doit être propriétaire de la manufacture ou de l'usine s'il veut fabriquer avec profit. Et il y a une autre différence. La situation d'un chemin de fer, sous le régime d'un arrangement de trafic, est dix fois pire, parce que le Gouvernement ne pourrait pas forcer le Grand-Tronc à diriger son trafic vers les raccordements s'il ne voulait pas le faire, tout étant entre les mains de l'expéditeur.

De plus, ne serions-nous pas obligés d'annuler l'obligation qu'a le Grand-Tronc sur le Grand-Tronc-Pacifique? Pouvons-nous nous attendre à ce que, sous le régime d'un arrangement de trafic, le Grand-Tronc puisse continuer ses opérations avec ce poids de 97 millions suspendu sur sa tête? Cela serait complètement absurde. Si nous faisons un arrangement de trafic durant un long terme d'années—et il serait inutile s'il n'était à long terme—cette obligation devrait être annulée. Je dis que nous allons obtenir la valeur de cette obligation et que nous proposons le seul moyen de l'obtenir. Dans d'autres circonstances, chaque fois qu'un chemin de fer entrait au Canada, le gouvernement se trouvait l'obligé. Aujourd'hui, c'est le chemin de fer qui est l'obligé; c'est la compagnie qui s'est pris le pied dans le croisement de rail, pour ainsi dire. Nous avons la compagnie à notre merci. Autrefois, les chemins de fer nous avaient à leur merci, du moins jusqu'à un certain point; mais maintenant, la position est changée et nous avons l'occasion de faire un excellent marché. Mais bien que le chemin de fer soit à notre merci, je veux traiter la compagnie généreusement et je veux aussi profiter de l'occasion et faire une bonne transaction qui nous permettra d'avoir un réseau homogène et capable de donner des bénéfices à nos lignes nationales.

L'amendement offert au Sénat nous demande de retarder la transaction. Pourquoi ce délai? Tout le monde a pu étudier la question. Supposons qu'on découvre,

après un examen minutieux — bien que je prétende qu'on ne puisse découvrir rien d'essentiel — qu'il existe une autre obligation de quelques millions, cela ne changerait nullement mon opinion et cela ne changerait pas non plus celle des honorables sénateurs qui ont étudié la question à fond et avec un esprit désintéressé; parce que ce réseau nous est nécessaire et que le coût de quelques millions de plus ou de moins n'a pas d'importance. Le succès de cette affaire est trop important, et c'est une affaire en soi trop considérable pour que nous nous laissions arrêter par des questions de détail. Nous avons la compagnie à notre merci et le moment est venu d'acquérir ce réseau à des conditions justes, équitables et économiques.

Les arguments qu'on a fait valoir ici portent surtout contre la nationalisation. Comme je l'ai déjà dit, il ne s'agit pas du principe de nationalisation. Nous l'avons déjà adopté sur une vaste échelle et ceci n'est qu'un complément qui fusionnera tous nos réseaux en les mettant en état de réaliser des profits, ou au moins, dans une situation accusant des déficits moins considérables. Dans tout le débat je n'ai encore rien entendu touchant les désavantages que cette acquisition pourrait causer aux provinces maritimes.

On a fait des allusions et je comprends que quelques sénateurs s'imaginent qu'on donnera une préférence indue et dommageable aux ports canadiens des provinces Maritimes. Je ne vois pas comment on peut en venir à une conclusion de ce genre. Le gouvernement du Canada irait-il détourner les marchandises de ses propres ports et au profit de Portland, comme le ferait une compagnie privée? Il me semble qu'il suffit d'exposer ce qui en est pour démontrer l'absurdité d'une telle prétention. Le gouvernement du Canada a dépensé d'énormes sommes pour le développement des ports de Saint-Jean et d'Halifax. Voudrait-il, de propos délibéré, détourner le trafic de ces ports pour l'envoyer à Portland plus que ne l'a fait le Grand-Tronc?

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur espère-t-il que le trafic de Portland ira à Saint-Jean et à Halifax.

L'honorable M. SMITH: Je dis seulement qu'on ne peut le détourner davantage des ports canadiens et que les pertes que pourra subir la ligne Atlantique et Saint-Laurent seront compensées par les gains des autres réseaux. Nous ne pouvons pas y perdre. Si dans l'avenir nous découvririons que nous pouvons conduire tout le

L'honorable M. SMITH.

trafic à nos propres ports et laisser Portland se débrouiller—cela peut arriver dans l'avenir—il pourrait être possible et avantageux de nous débarrasser de ces chemins de fer américains dans les Etats de l'Est. Je ne crois pas que cela arrive, mais cela serait possible.

L'honorable M. DANDURAND: Mais l'honorable sénateur nous a dit que l'expéditeur avait le premier et le dernier mot à dire au sujet de l'itinéraire de ses consignations?

L'honorable M. SMITH: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Quel encouragement peut-on donner à l'expéditeur canadien s'il insiste à payer le taux le moins élevé de Portland plutôt que le taux de Saint-Jean?

L'honorable M. SMITH: Je présume que les taux ne seront pas moins élevés, mais qu'ils seront les mêmes. Les instructions de l'expéditeur sont le facteur dirigeant, que le Grand-Tronc appartienne au Gouvernement ou qu'il appartienne à la compagnie. Si le Grand-Tronc est propriétaire de la ligne l'expéditeur pourra diriger ses expéditions de manière à convenir à l'agent du Grand-Tronc avec qui il fera des arrangements. En général l'expéditeur s'inquiète peu de la route que prennent ses marchandises. Si l'agent du Grand-Tronc demande à l'expéditeur ses consignations, il les enverra par Portland; mais si c'est un agent du Gouvernement qui va voir l'expéditeur, ce sera de son intérêt de demander à l'expéditeur d'expédier par un port canadien, pourvu que les taux soient les mêmes.

L'honorable M. DANDURAND: Pourvu que les taux soient les mêmes.

L'honorable M. SMITH: Naturellement, vous ne vous attendez pas à voir l'expéditeur agir autrement.

L'honorable M. DANDURAND: Alors, serait-il avantageux pour le Canada de transporter des marchandises à perte en les transportant à Saint-Jean au même taux qu'à Portland?

L'honorable M. SMITH: C'est une question à laquelle un expert en chemins de fer peut répondre. C'est un fait, cependant, que des millions de tonnes de marchandises sont transportées à des taux très réduits à cause du long parcours direct. Le chargement et le déchargement sont les mêmes dans les deux cas et, dans l'entier parcours direct il y a quelquefois des avantages qui font plus que contrebalancer la longueur

du trajet. Dans ce cas, par exemple, il serait peut-être de notre avantage d'utiliser nos ports au lieu de Portland; cela pourrait être suffisamment avantageux au Canada pour compenser la perte encourue par le trésor en transportant des marchandises un peu plus loin qu'on ne les transporterait en les envoyant à Portland.

L'honorable M. BEIQUE: Je suppose que l'honorable sénateur est d'opinion que la commission des chemins de fer n'aurait pas son mot à dire dans des questions de ce genre.

L'honorable M. SMITH: La commission des chemins de fer n'a rien à voir dans les instructions de l'expéditeur sur la direction des marchandises. La commission des chemins de fer n'a pas le droit de forcer l'expéditeur à expédier ses marchandises comme elle, ou comme la compagnie le désire. Les droits de l'expéditeur sont toujours respectés.

L'honorable M. BEIQUE: Mais, c'est la commission des chemins de fer qui fait les tarifs.

L'honorable M. SMITH: Oui.

L'honorable M. BEIQUE: Et empêche la disparité des taux. Conséquemment, je suppose que les chemins de fer du Gouvernement seront soumis aux règlements de la commission des chemins de fer.

L'honorable M. SMITH: Certainement.

L'honorable M. BEIQUE: Et, par conséquent, que les taux ne seront pas forcément égaux pour Halifax, Saint-Jean et Portland.

L'honorable M. SMITH: Oui. S'ils ne l'étaient pas, l'expéditeur ayant le choix des itinéraires, prendrait probablement celui de Portland, comme il le fait actuellement et les chemins de fer du Gouvernement n'en souffriraient pas, et nous serions exactement dans la position où nous sommes aujourd'hui.

L'honorable M. DANDURAND: Alors, nous n'améliorons pas notre position en achetant le Grand-Tronc?

L'honorable M. POIRIER: Nous ne l'emprisons pas non plus.

L'honorable M. SMITH: Nous ne la rendons pas plus mauvaise et nous aurons de grands avantages. Par exemple, il y aura avantage dans l'échange mutuel du trafic. Permettez-moi de citer un exemple. Sous le régime actuel, celui de l'exploitation par une compagnie, il y a une quantité énorme de marchandises qui partent d'Ontario et de

Québec pour les provinces de l'Ouest. Le Grand-Tronc les recueille et les envoie à North-Bay. C'est l'extrémité du réseau du Grand-Tronc et cette compagnie peut ensuite envoyer les marchandises par le Pacifique-Canadien. Si le Grand-Tronc devient la propriété du Gouvernement, l'agent du Gouvernement pourra encourager l'expéditeur à tout envoyer par la voie du Gouvernement jusqu'à North-Bay et ensuite à la destination dans l'Ouest de façon que le Gouvernement reçoive tout l'avantage de ce transport qui, autrement, pourrait aller au Pacifique-Canadien.

L'honorable M. DANDURAND: Ne pourrait-on pas obtenir les mêmes avantages par une entente de trafic?

L'honorable M. SMITH: Non.

L'honorable M. DANDURAND: Etant donné que, de North-Bay, nous avons une ligne plus directe jusqu'à Winnipeg.

L'honorable M. SMITH: Pas du tout, parce que ce ne serait pas dans l'intérêt de l'agent du Grand-Tronc de demander que cette expédition fût faite par les chemins de fer du Gouvernement plutôt que par le Pacifique-Canadien.

L'honorable M. DANDURAND: Mais, en vertu d'un arrangement de trafic, il y aurait obligation de la part du Grand-Tronc d'expédier par la voie du Gouvernement.

L'honorable M. SMITH: Mais cet arrangement ne serait pas impératif pour l'expéditeur, et l'agent du trafic peut suggérer ce qu'il veut à cet expéditeur. L'arrangement n'aurait pas de valeur, serait sans effet. L'expéditeur choisit son itinéraire et il peut ou peut ne pas le faire à l'instigation de l'agent. En tout cas, le Grand-Tronc serait neutre et l'expéditeur aurait à choisir entre deux lignes, tandis que si le Grand-Tronc appartient au Gouvernement, il ne sera pas neutre et il saura suggérer à l'expéditeur d'expédier par chemin de fer du Gouvernement via North-Bay. Le Gouvernement prendrait ainsi presque tout le trafic parce que l'agent peut presque toujours amener l'expéditeur à faire son envoi par la voie qu'il suggère.

L'honorable M. DAVID: L'honorable sénateur me permettra-t-il une question?

L'honorable M. SMITH: Oui.

L'honorable M. DAVID: L'honorable sénateur a répété à plusieurs reprises que la compagnie était à la merci du Gouvernement.

L'honorable M. SMITH: Oui.

L'honorable M. DAVID: Si la compagnie est à la merci du Gouvernement, celui-ci ne peut-il pas la forcer à faire certains contrats au sujet des arrangements de trafic, raccordements, etc., dans l'intérêt du pays et forcer la compagnie à respecter ces contrats?

L'honorable M. SMITH: Je viens de répondre à cette question. L'honorable sénateur n'a évidemment pas saisi la portée de mon argument. Quels que soient les arrangements de trafic, l'agent du Grand-Tronc ne peut pas obliger l'expéditeur à envoyer ses marchandises, par une autre route que celle désignée par ce dernier.

L'honorable M. DANDURAND: Pas même quand la ligne appartient au gouvernement?

L'honorable M. SMITH: Non, pas même quand le chemin de fer appartient au gouvernement.

Je désire ajouter, messieurs, qu'il ne nous faut qu'un peu de courage. Il me semble que plusieurs honorables sénateurs qui ont parlé sur le présent sujet sont timides. C'est tout ce qui les afflige, la timidité. On dit que nous allons assumer d'énormes obligations, que nous devons emprunter d'énormes sommes d'argent. J'ai dit quelle était l'obligation et nous n'avons pas à emprunter d'énormes sommes d'argent. J'ai dit quelle était l'obligation et nous n'avons pas à emprunter un seul sou. L'argent est déjà emprunté, et à long terme—trente ans et plus, pour la plus grande partie. Il n'y a qu'une faible partie des billets qui sont dus immédiatement.

L'honorable M. BEIQUE: Quelle partie?

L'honorable M. SMITH: Je n'ai pas les chiffres exacts. Les billets pour l'équipement se règlent d'eux-mêmes. Les dettes courantes de la compagnie, qui sont payées à même le rendement du trafic, sont de 22 millions et les billets à brève échéance, 35 millions. Supposons que nous devons payer bientôt le tout, cela ne serait que 50 millions. D'honorables sénateurs disent que le Grand-Tronc n'est pas en bon état, qu'il faudra dépenser 50 millions pour tout réparer convenablement. Tout ce que je puis dire là-dessus, c'est que le ministre du Travail nous a fait voir que M. Mountain, inspecteur de la commission des chemins de fer, avait inspecté la voie récemment et rapporté qu'elle était en bon état. Je suis moi-même expéditeur. Depuis quarante ans j'ai fait des expéditions considérables et j'ai eu beaucoup de relations avec les chemins de fer du Ca-

L'honorable M. SMITH.

nada. Tous les ans j'ai eu l'occasion de demander des centaines de wagons et, au cours des deux ou trois dernières années, j'ai pu avoir mes wagons plus rapidement par le Grand-Tronc que par le Pacifique-Canadien. Qu'est-ce que cela démontre? Cela me fait voir que le Grand-Tronc a un bon matériel roulant. Depuis vingt ans son matériel roulant a été très bon. J'ai toujours pu avoir mes wagons plus facilement du Grand-Tronc que du Pacifique-Canadien, non pas que le Pacifique-Canadien manque de matériel roulant, mais il en a moins que le Grand-Tronc dans l'Ontario. J'ai toujours, je viens de le dire, obtenu des wagons facilement du Grand-Tronc et, depuis deux ans, je les ai obtenus bien plus facilement du Grand-Tronc que du Pacifique-Canadien. Ceci me semble, à mes yeux, faire disparaître cette objection que le Grand-Tronc manque de matériel roulant. Si le matériel roulant avait manqué, j'aurais été à court et on m'aurait remis au lendemain pour me donner des wagons que j'ai obtenus, au contraire, très facilement.

Quand à l'état de la voie, M. Mountain l'a décrite telle qu'il l'a vue. Les honorables sénateurs qui voyagent par le Grand-Tronc, surtout ceux qui viennent de la province d'Ontario, diront tous, si on le leur demande, que cette voie est en excellent état. Je ne dirai pas qu'il n'existe pas de plus belle voie sur le continent américain, cela serait peut-être aller un peu loin, mais je puis néanmoins affirmer qu'il n'y a pas au Canada de meilleure voie que celle de Montréal à Sarnia. C'est une voie double, toujours tenue en bon état. Les trains peuvent y faire 60 milles à l'heure et ils font souvent 50 milles à l'heure. Dans d'autres parties du pays, le Grand-Tronc a encore de magnifiques voies. La compagnie possède un tunnel sous la rivière Saint-Clair et il y a là des raccordements avec les Etats-Unis. Nous avons des facilités pour recueillir le trafic aux Etats-Unis, à Chicago, cet immense dépôt de tout le trafic de l'Ouest et où le Grand-Tronc a des gares en plein milieu de la ville. Qu'est-ce que le Canada devrait payer demain si le Grand-Tronc disparaissait subitement et qu'il fallût le reconstruire? Voudrait-on le reconstruire? Est-il un homme au Canada qui ne demanderait pas son remplacement? Et, que coûterait ce remplacement? Messieurs, je crois que cela coûterait, au bas mot, plus de 50 p. 100 de plus que ce que nous payons si nous devons le reconstruire, même aux prix d'avant-guerre. Par ce marché que nous préparons, il nous coûte \$92,000 du mille. En

1916, avant la hausse des prix, celle des salaires et des matériaux de construction, sir Adam Beck a envoyé ses arpenteurs et mesureurs pour préparer une voie de chemin de fer partant de Mimico, petite ville à l'ouest de Toronto, à travers Hamilton et jusqu'à la frontière Niagara. A combien le coût de cette voie a-t-il été estimé?—A \$190,000 par mille.

L'honorable M. BENNETT: Il s'agissait d'une voie électrique.

L'honorable M. SMITH: Oui, une voie électrique simple et celle du Grand-Tronc est double sur un parcours de 711 milles. Pensez-vous que les ingénieurs, ou sir Adam Beck, représentant les municipalités d'Ontario, auraient donné un chiffre plus élevé que le chiffre réel quand ils demandaient aux électeurs d'Ontario dans les diverses municipalités de voter de l'argent en quantité pour la construction de cette voie? Je ne le pense pas. Je n'ai jamais entendu parler de personne qui agisse de cette manière. Je crois que les rapports devaient être exacts et ils ont estimé que cela coûterait \$190,000 du mille—pourquoi? A cause de l'emplacement de voie dans les villes de Hamilton et St. Catharines—et le Grand-Tronc possède un emplacement de voie à travers des centaines de villes, non seulement au Canada, mais aux Etats-Unis, emplacements qui valent des sommes inestimables.

Nous entendons dire qu'on ne croit pas à la nationalisation. Comme je le disais au début, messieurs, je ne crois pas à la nationalisation en général. Je ne crois pas que les services d'utilité publique puissent être exploités aussi économiquement sous une direction publique que sous une direction privée; mais nous ne devons pas oublier qu'il existe une grande marge, parfois, entre le coût d'un article et son prix de vente et si les entreprises du gouvernement ne marchent pas aussi bien que cela marche sous le régime privé, il n'en coûtera pas plus au peuple si le gouvernement revend sa propriété au prix coûtant. Cependant, il y a des exceptions, comme je l'ai dit auparavant. Il n'est aucun grand principe qui ne souffre ses exceptions. Nous en avons une ici. Dans le cas qui nous occupe, nous avons 15,000 milles de chemin de fer improductifs et nous voulons les rendre productifs en achetant ce qu'il faut pour cela.

Une autre exception est la construction des lignes hydro-électriques de l'Ontario. J'ai appuyé ce projet au début et je l'approuve encore. Pourquoi? C'était une ex-

ception au principe général parce que nous manquons de charbon dans l'Ontario. L'Ontario est une province industrielle. Il s'y trouve d'importantes industries dont les produits ont été nommés hier par l'honorable ministre du Travail (l'hon. M. Robertson). L'Ontario produit plus que 50 p. 100 des objets manufacturés du Canada. Nous voulons augmenter cette production et nous croyons qu'il est bon de l'augmenter. Il nous faut une force motrice à bon marché; mais nous dépendons des Etats-Unis pour le charbon. Conséquemment, par exception à la règle, j'ai appuyé le gouvernement d'Ontario quand il a fait un arrangement avec les municipalités par lequel celles-ci pouvaient acheter la force motrice et la revendre au prix coûtant. Le charbon peut disparaître, comme aussi la bonne volonté des Etats-Unis; mais les chutes Niagara continueront à couler et nous avons entre les mains cette source perpétuelle de force motrice. C'est une exception qui a mon appui. Je crois sincèrement que beaucoup d'honorables sénateurs ont confondu le principe général avec les exceptions. Parce qu'ils ne croient pas à la nationalisation en principe, ils n'approuvent pas le marché en question qui constitue une exception.

Il me semble que si nous ne profitons pas de cette exception, nous le regretterons et les générations qui nous suivront le regretteront elles aussi. Je crois que c'est une bonne affaire et, à mes yeux,—je l'ai déjà dit—la seule bonne affaire que le Gouvernement ait jamais conclue avec les chemins de fer. Nous avons le Grand-Tronc sous la main et nous pouvons conclure un marché avantageux tout en nous montrant généreux. Si un homme d'affaires était aussi timide que le sont certains honorables sénateurs, que deviendraient les grandes industries du pays? Nos manufacturiers ont-ils fait preuve d'une telle timidité durant la guerre quand, par leur esprit d'entreprise, et leur courage, ils ont établi une énorme production, entraîné des dizaines de milliers d'hommes et placé l'Ontario et le Dominion en général en avant des autres pays manufacturiers. Ce n'était pas de la timidité, mais un sens judicieux de la question, et c'était ainsi du courage. La sagesse ne sert de rien dans les affaires si l'on n'a pas le courage. Quiconque a étudié la présente question doit en venir à la conclusion que c'est un marché avantageux et que tout ce que nous devons faire, c'est d'aller de l'avant et non d'attendre trois ou quatre mois. Les conditions sont aussi avantageuses maintenant qu'elles le seront jamais. C'est le moment de profiter

de l'occasion et, à mes yeux, il n'y a pas lieu d'attendre.

Je ne crois pas avoir autre chose à dire et j'exprime l'espoir que l'amendement sera repoussé.

L'honorable M. POWER: Il y a quelques observations, messieurs, que je désirerais faire sur la question débattue par le Sénat; mais, il est six heures moins dix, et comme j'ai été ici toute la journée, inondé de paroles, la plupart éloquentes, je crois que le Sénat voudra bien laisser dire au président qu'il est six heures. Tout ce que je puis promettre, c'est que mon discours ne sera pas le plus long du débat actuel.

La séance est levée à six heures.

Reprise de la séance.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Le Sénat se réunit de nouveau, à 8 heures du soir.

PROJET DE LOI CONCERNANT L'ACHAT DU GRAND-TRONC.

Suite du débat sur une motion pour la deuxième lecture du bill et sur un amendement proposé à cette motion.

L'honorable M. McMEANS: Avant que l'honorable sénateur continue son discours, je désire appeler l'attention du Sénat sur une dépêche télégraphique lue ce matin devant cette honorable assemblée par l'honorable chef de l'opposition, dépêche ainsi conçue:

Winnipeg, Manitoba, 5 novembre.
A l'honorable sénateur Bostock,
Au Sénat,
Ottawa, Ont.

MacLean, de la chambre du commerce, à Winnipeg, a envoyé au président du Sénat la dépêche suivante: Veuillez prendre avis qu'à son assemblée du quatre novembre, la chambre de commerce de Winnipeg, qui comprend au delà de vingt-deux cents membres, a rejeté par une écrasante majorité, une résolution présentée dans le but d'appuyer le projet de loi du Grand-Tronc; et qu'on a donné comme raison de ce rejet que le public n'est pas assez au courant du projet, qu'il ne peut se procurer les détails du passif et des obligations de la compagnie, et que, de plus, tous les rapports connus démontrent la non-valeur des actions. De toutes les opinions exprimées, celle qui a prévalu est que la meilleure procédure à suivre serait la nomination d'un liquidateur.

J. S. Adamson.

Cette dépêche me paraissait singulière, et j'ai télégraphié à M. J. J. Moncrief, rédacteur en chef de "The Winnipeg Tribune",

L'honorable M. SMITH.

lui demandant de la confirmer, s'il le pouvait. Voici sa réponse:

A l'honorable L. McMeans,
Sénat, Ottawa, Ontario.

Paroles prononcées aujourd'hui par W. H. Carter, président de la chambre de commerce de Winnipeg: Notre association n'a pas exprimé d'opinion au sujet du projet de loi concernant le Grand-Tronc. Lorsqu'une résolution ayant trait à cette question fut soumise à l'assemblée, l'on proposa et décida qu'elle fût déposée sur le bureau, et il n'en fut plus fait mention. Les membres ont exprimé l'opinion qu'ils ne possédaient pas assez de renseignements pour discuter intelligemment la question. Les minutes de la chambre de commerce, que j'ai lues, corroborent les paroles du président Carter.

John J. Moncrief.

Je trouvais étrange que la chambre du commerce de Winnipeg eût adopté une résolution de ce genre, et que les journaux du pays n'en fissent aucune mention, mais dès que l'honorable sénateur fit la lecture de cette dépêche, je m'aperçus par le nom du signataire qu'il y avait quelque chose de louche. M. Adamson n'est pas un inconnu. C'est lui qui durant la dernière convention libérale, produisit des dépêches télégraphiques qui furent l'objet d'un long débat dans la Chambre des communes, et dont je n'ai pas besoin de vous parler. Je crois que nous devrions adopter des moyens pour qu'à l'avenir, les membres de cette Chambre ne puissent plus recevoir de ces trompeuses dépêches télégraphiques.

L'honorable M. BOSTOCK: Naturellement, l'honorable sénateur sait bien que cette dépêche m'a été envoyée. L'autre dépêche a, je crois, été envoyée à l'honorable président par M. Maclean.

L'honorable M. McMEANS: Eh! bien, en voici la réponse.

L'honorable M. DANDURAND: La dépêche que l'honorable sénateur a reçue est-elle chiffrée?

L'honorable M. McMEANS: Non, si elle était chiffrée, elle serait probablement entre les mains de l'opposition.

L'honorable M. POWER: Honorables messieurs, ce n'est pas mon intention de retenir trop longtemps l'attention de cette Chambre. La question qui nous est soumise a été exposée par d'honorables sénateurs qui en avaient fait l'objet d'une mûre réflexion et d'une étude approfondie. Ce serait tenter de blanchir le lys que d'essayer à refaire le travail que ces messieurs ont fait beaucoup mieux que je ne pourrais le faire. Je me bornerai à faire quelques observations, non pas à titre d'expert, mais comme elles naîtraient des impressions naturellement créées dans l'esprit de l'homme des masses.

En traitant d'une question de cette nature, surtout au Sénat, où nous ne sommes pas censés être influencés par l'esprit de partisanerie politique que nous rencontrons dans l'autre Chambre, la meilleure chose à faire est de considérer les faits qui s'y rapportent d'une manière calme et propre aux affaires. Je crois, honorables messieurs, que si nous étudions ce projet de loi dans cette disposition d'esprit, nous obtiendrons de meilleurs résultats que par l'emportement et par d'acrimonieuses discussions.

Nous devons d'abord chercher ce qu'est réellement le marché que l'on nous propose. On a établi différemment l'estimation des engagements que le Canada ajoutera à ceux qu'il a déjà assumés, si ce projet de loi est adopté. Cette estimation varie entre \$300,000,000 et un peu plus de \$500,000,000. Je ne citerai aucun détail. Cela me rappelle la ballade de John Hay, intitulée: "Le mystère de Gilgal." Deux hommes entrent dans la buvette de Taggart et demandent une consommation. Taggart, propriétaire de la buvette, mélange les liqueurs, et, avec bruit les dépose, fumantes, sur le comptoir. Et le raconteur ajoute:

Les uns disent que les verres en contenaient trois doigts,

Les autres prétendent qu'ils en contenaient deux;

Je vous le laisse à deviner.

Dans le cas qui nous occupe, honorables messieurs les uns nous disent \$300,000,000, et les autres disent \$500,000,000; je vous le laisse à deviner.

Un honorable SENATEUR: Ce n'est ni l'un ni l'autre.

L'honorable M. POWER: Je crois pouvoir démontrer que c'est l'un et l'autre. Si vous consultez le Hansard des Communes de cette session, vous verrez à la page 1443, que le ministre des Chemins de fer a prononcé les paroles suivantes:

J'ai dit que le total des obligations dépendant des obligations perpétuelles était de \$266,023,750.03. Puis, à la page 39 du livre bleu, figurent d'autres obligations, que voici:

Actions privilégiées de premier rang à 5 p. 100.. . . .	\$ 16,643,999 78
Actions privilégiées de deuxième rang à 5 p. 100.. . . .	12,312,666 50
Actions privilégiées de troisième rang à 5 p. 100.. . . .	34,884,534 95

Total des actions privilégiées.. . . .	\$ 63,841,201 23
Actions ordinaires.. . . .	116,583,124 44

Total des actions privilégiées et ordinaires.. . . .	\$180,424,325 67
--	------------------

Puis à la page suivante, il ajoute:

J'ai dit que les actions-débetures et les actions garanties avaient une valeur totale de

\$266,023,750.03 et que les obligations fixes s'élevaient à \$11,573,525.45. Il nous faut y ajouter \$180,424,325.67. Puis, il y a les bons garantis par l'outillage, au montant de \$58,181,136.14, ce qui forme un total de \$504,629,211.84.

Dont \$275,000,000, dit-il, représente la valeur du Grand-Tronc-Pacifique et des voies ferrées que le Grand-Tronc possède aux Etats-Unis. A la page 1447, il ajoute:

Le total des obligations du Grand-Tronc se chiffre à \$266,023,750.03. Le montant garanti par le Grand-Tronc ou ses compagnies filiales est de \$18,936,377, de sorte que si vous additionnez \$266,023,750.03 et \$18,936,377, vous obtiendrez le montant de la dette fondée auquel il faudra ajouter le montant déterminé par les arbitres.

En réponse à M. Cahill, il ajoute: "Le total est de \$284,960,127, plus tout montant que les arbitres pourront accorder." Les honorables sénateurs peuvent donc se rendre compte que d'après l'estimation la plus basse, celle donnée par l'honorable ministre qui présente la loi, les obligations se chiffrent à \$300,000,000.

Alors, pour récapituler, le ministre nous donne les chiffres suivants:

La dette fondée se chiffre à \$205,190,417.52; actions privilégiées, \$60,833,332.51; garanties des lignes américaines, \$18,936,377.29; total des obligations du Grand-Tronc et des compagnies filiales, non compris celles du Grand-Tronc-Pacifique, \$284,960,127.32. Si vous voulez comprendre le Grand-Tronc-Pacifique et ses embranchements, ajoutez à cette somme \$216,253,111 et vous obtiendrez un total de \$501,233,238.

On nous demande donc, honorables messieurs, d'ajouter au moins 300,000,000 à la dette du pays, et, même si nous n'avions pas une dette d'au delà de deux milliards de dollars, ce serait là un projet qui demanderait très sérieuse considération et qui ne devrait pas être entrepris sans que nous y soyons absolument obligés. A plus forte raison, ne devons-nous pas ajouter ces obligations à notre dette nationale.

Nous ne pouvons rien dire de plus qui pourrait ajouter à la force de cet énoncé; l'honorable député qui siège à la Chambre des communes et qui occupa pendant quelques années le poste de ministre des Finances, n'a-t-il pas, devant un comité de la Chambre basse, déclaré et prouvé que le pays se trouvait dans des conditions telles qu'il ne pouvait plus assumer de considérables obligations?

Je partage l'avis que sir Thomas White exprimait alors, mais notre foi dans les gens qui occupent des postes importants de la vie publique est compromise quand nous constatons que le même homme, après avoir comparu devant le comité des Com-

munes et lui avoir prouvé qu'on ne pouvait pas affecter des millions quelconques à certains projets, se présente aux Communes mêmes et dit en pleine Chambre que le pays devrait entreprendre une dépense entraînant trois cent millions au moins. Ils disent d'en appeler à Philippe sobre contre Philippe ivre, mais dans quel cas était-il sobre? Était-ce quand il recommandait l'économie et l'abstention de toute dette nouvelle, ou bien quand il poussait à l'entreprise immédiate d'une dette dépassant \$300,000,000? Il n'est pas nécessaire de débattre la question de savoir si nous faisons une chose très sérieuse, ou si nous nous proposons une chose très grave en projetant d'ajouter plus de trois cents millions à la dette du pays.

J'ai compris qu'un ou deux honorables sénateurs disaient ici—et je vois que la même assertion a été faite aux Communes—qu'il n'y avait pas d'alternative. C'était à prendre ou à laisser: la compagnie du Grand-Tronc se trouvait en posture telle qu'il fallait acquiescer sa ligne, car autrement le réseau cesserait de fonctionner. Je suggérais le 15 octobre une alternative, et c'était que le gouvernement relevât le Grand-Tronc, de toute responsabilité quant au Grand-Tronc-Pacifique, et que dans ce cas le Grand-Tronc pourrait se maintenir comme il l'avait fait avant la guerre. Je crois que cela est nettement exprimé dans plusieurs observations qui ont été publiées. L'an dernier, l'excédent du Grand-Tronc dépassait un million de dollars; avant la guerre, l'excédent moyen était d'environ \$4,000,000 par année; et, si le Grand-Tronc était libéré de ce fardeau du Grand-Tronc-Pacifique, il pourrait se maintenir. Mais on a fait des tableaux navrants de la condition précaire du Grand-Tronc-Pacifique; seulement, j'ai douté de l'exactitude de ces sombres couleurs, et il m'a fait plaisir d'entendre, cet après-midi, l'honorable sénateur de Sainte-Catherine (l'honorable M. Smith), nous dire que le Grand-Tronc-Pacifique était une institution magnifique, qu'il était exploité de la façon la plus satisfaisante et la plus profitable, et que son matériel était en bon état. Dans ce cas, et si le Grand-Tronc est dépossédé de cet incubé du Grand-Tronc-Pacifique, s'il est prêt à maintenir le service admirable qu'il donne selon l'honorable sénateur de Sainte-Catherine (l'honorable M. Smith), pourquoi le pays devrait-il payer trois cents millions pour transférer le contrôle de ce réseau et de son fonctionnement au Gouvernement? Le Gouvernement exploitera-t-il cette ligne mieux qu'elle n'est maintenant exploitée? Je ne le crois pas. L'honorable sénateur

L'hon. M. POWER.

ne dira probablement pas que l'Intercolonial et le Grand-Tronc-Pacifique ont été mieux administrés que ne l'est actuellement le Grand-Tronc.

J'attire l'attention sur ceci: j'avais parlé de cette alternative avant que la question ne fût soumise au Sénat. J'ignorais alors qu'elle eût été suggérée d'autre part. Mais, je trouve, après m'être plus à fond renseigné, et surtout après le discours de l'honorable sénateur de De Lorimier (l'honorable M. Dandurand), que mon humble avis est partagé par des autorités vraiment supérieures. L'honorable sénateur de De Lorimier a lu une offre, proposée en février 1919, de faire virtuellement ce que j'avais recommandé. Il y a dans le livre bleu un télégramme de monsieur Kelley à sir Thomas White, disant:

J'ai en conséquence suggéré à la commission que le Gouvernement devrait prendre en main le Grand-Tronc-Pacifique et la compagnie des embranchements en remboursant au Grand-Tronc toutes les dettes, et que le Grand-Tronc devrait faire un accord de trafic avec le Gouvernement par lequel le Grand-Tronc deviendrait le raccordement des chemins de fer du Gouvernement dans l'Est, et les chemins de fer du Gouvernement le raccordement du Grand-Tronc dans l'Ouest, avec jonction à North-Bay; le Grand-Tronc devait exploiter au prix coûtant toutes les lignes du chemin de fer Nord-Canadien dans l'Est; le Grand-Tronc devait entreprendre de déboursier pour les améliorations et adjonctions à ses têtes de lignes et autres facilités telle partie de l'argent dû à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et des embranchements—lesquels débours seraient remboursés par le Gouvernement—et qui pourrait être nécessaire à la marche efficace du trafic direct général. Ce projet permettait à la compagnie de continuer l'exploitation de ses lignes américaines, et de s'assurer tous les avantages qui en découlent tant pour la compagnie que pour le Canada, en raison du contrôle et du mouvement du trafic international concurrencé sur ses lignes et au Canada.

La réponse était un refus direct de sir Thomas White, et disait:

Répondant à votre message reçu par l'entremise de Scott, votre conclusion touchant notre entrevue est absolument injustifiée. La proposition faite dans votre câble ne peut être reçue.

Je crois qu'il serait bon que le Gouvernement prit cette attitude, mais je trouve que non seulement l'alternative en question a été recommandée aux débuts de l'année, mais qu'il en avait été question dans le rapport de la commission Drayton-Acworth. Page 1470 des débats des Communes, (version anglaise), il est dit que M. Smith recommande au Gouvernement de laisser en paix le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc, et de libérer le Grand-Tronc de ses obligations quant au Grand-Tronc-Pacifique. M. Smith est chef d'une des plus fortes corporations ferroviaires de l'Amérique septen-

trionale; il était membre de cette commission, et vous voyez qu'il était formellement opposé à la nationalisation, et favorable au moyen que j'avais l'honneur de soumettre à la Chambre il y a quelque trois semaines. Dans le cas actuel, si la proposition est adoptée et devient loi, les obligations du Canada seront augmentées d'au moins \$300,000,000. Avec l'adoption de l'alternative suggérée, ces obligations ne sont pas du tout augmentées.

Dites, si vous le voulez, qu'il nous faudrait remplacer le Grand-Tronc, lequel a garanti quelque \$97,000,000 pour le Grand-Tronc-Pacifique. Cependant, les honorables sénateurs verront bien que si le bill prend force de loi le Gouvernement n'est pas libéré du fardeau du Grand-Tronc-Pacifique. Il lui faudra le porter; et alors, s'il adopte le projet de M. Smith et de M. Kelley, évidemment le pays ne sera pas tenu de payer quoi que ce soit à compte du Grand-Tronc, et vous acquerrez ce réseau virtuellement pour rien—car si le bill devient loi le pays est tenu d'accepter le Grand-Tronc-Pacifique, et c'est ce qui peut arriver de pire dans l'alternative.

Des honorables sénateurs insistent beaucoup sur ceci, que l'acquisition du Grand-Tronc donnerait des raccordements dans l'Est avec le Grand-Tronc-Pacifique. Je ne vois pas comment le transfert du contrôle du Grand-Tronc, de la compagnie au Gouvernement, pourrait améliorer ces raccordements. Les raccordements seraient les mêmes, et le Gouvernement est en aussi bonne posture que la compagnie pour négocier, quant au trafic, avec le Grand-Tronc-Pacifique. En tout cas, il y a deux lignes de Winnipeg à l'Ontario, de sorte que le Grand-Tronc-Pacifique ne serait pas du tout sous la tutelle du Grand-Tronc. Je crois que si l'on a attentivement écouté le discours de l'honorable sénateur de Cap-Breton (l'honorable M. McLennan) cet après-midi, l'on a dû sentir que le jour d'hui était un jour de paix entre les compagnies ferroviaires, et que si le Grand-Tronc avait jamais été disposé à jouer les Harpagnons, son temps était passé. En fin de compte, si le Grand-Tronc voulait faire des difficultés quant à un arrangement raisonnable, la commission des chemins de fer pouvait régler la question. Depuis que cette commission fonctionne, je crois qu'il y a eu peu de sujet de plaintes sur les programmes des différentes compagnies de chemins de fer. Quelque honorable sénateur—je ne sais plus qui—a dit que la posture du Grand-Tronc était absolument identique à celle du Grand-Tronc-Pacifique à l'heure actuelle. L'hono-

rable sénateur qui a prétendu cela croyait évidemment dire la vérité, mais il était dans le tort, car nous avons la preuve que si le Grand-Tronc est libéré du fardeau du Grand-Tronc-Pacifique il peut se maintenir, et il n'y a plus nécessité de le vendre ou de le forclorre, et ainsi de suite; et tous savent que le Grand-Tronc-Pacifique ne peut pas se maintenir. Je crois que l'an dernier le déficit d'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique a dépassé \$10,000,000.

Je ne veux pas entreprendre ce qu'on pourrait juger une discussion plus ou moins personnelle; cependant, je n'ai pu m'empêcher d'être surpris lorsque l'honorable leader du Gouvernement a déclaré que le Gouvernement avait aux élections de 1917 reçu mandat d'acquiescer le Grand-Tronc. Nul sénateur ne saurait rester calme et déclarer en même temps que cette question a été d'une façon quelconque soulevée devant l'électorat aux élections de 1917.

Je veux dire seulement deux ou trois mots sur la façon dont la question a été discutée dans la Chambre. Je crois que comme membre du Sénat je devrais être fier de l'adresse déployée dans le traitement de la question ici même, et du ton de la discussion. Si je suis le plus ancien du Sénat, j'ai donc le souci profond de sa bonne renommée, et je crois que la discussion du bill dans la Chambre doit beaucoup contribuer à nous relever dans l'opinion publique.

Je dis simplement pour terminer que si l'on veut l'alternative suggérée par M. Smith, il y a trois ans je crois, et recommandée par M. Kelley au commencement de l'année courante, la dette nationale ne sera pas augmentée d'un sou; et je ne conçois pas qu'on puisse s'intéresser à la réputation et au bien-être du pays, et voter pour ajouter ces trois ou quatre cents millions au faix qui pèse sur les épaules du peuple, déjà surchargé de dettes.

L'honorable F.-L. BEIQUÉ: Honorables messieurs, à cette heure tardive, et après tant de discours adroits que la question a fait prononcer, on ne doit pas s'attendre que je traite à fond le sujet en jeu sans qu'il me faille répéter beaucoup des choses qui ont été dites par les honorables sénateurs et par les journaux aussi bien, qui depuis deux ou trois semaines donnent une attention particulière à la question. Je signale surtout la "Gazette" de Montréal, et je me joins à mon honorable ami de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain) quant aux choses qu'il a dites sur ce journal. Je crois que ce journal est le mieux fait d'Amérique

L'honorable M. CASGRAIN: Bien, bien.

L'honorable M. BEIQUE: Et si je ne suis pas toujours d'accord avec la "Gazette" de Montréal, je reconnais qu'il y a dans ce journal, sur toutes les questions qui attirent de jour en jour l'attention, des articles-bien mûris et bien raisonnés. Ma seule excuse en venant à la suite de tant d'honorables sénateurs qui déjà se sont prononcés, se voit dans l'importance de l'affaire qui réclame l'attention du Sénat. Je suis dans cette Chambre depuis 1902, et je ne crois pas que jamais il y ait eu question aussi importante que celle-ci. Dans les observations que j'entends faire, je veux étudier incessamment la posture du Grand-Tronc envers le Canada, et sa dette envers le pays, puis le Canada envers le Grand-Tronc, moralement considérer aussi quelle est la posture du ou autrement. J'en viendrai ensuite aux mérites du bill, puis je donnerai les raisons qui m'amènent à le combattre.

En examinant le premier point, il me faudrait quelque peu entrer dans la genèse du Grand-Tronc-Pacifique. En 1902, comme vous le savez tous, sir Wilfrid Laurier, qui était alors premier ministre, recevait une lettre de feu M. Hays, gérant général du Grand-Tronc. Ce dernier se plaignait que le Grand-Tronc ne pouvait pas faire une concurrence utile au Pacifique-Canadien, et il déclarait que pour placer le Grand-Tronc sur un pied d'égalité avec l'autre réseau, il lui faudrait prolonger ses lignes dans le Nord-Ouest. La lettre était datée du 3 novembre 1902, et signée de M. Hays et de M. Wainwright. Je vous épargnerai la lecture de cette lettre. Tous les honorables membres de la Chambre la connaissent, j'en suis sûr. Toutefois, j'en donnerai quelques extraits:

Vos requérants désirent adresser à votre gouvernement un mémoire relatif à la construction d'une ligne de chemin de fer de premier ordre à partir de la tête de ligne septentrionale du chemin de fer du Grand-Tronc, à ou près de North-Bay, Ont., jusqu'à la côte du Pacifique, pour les raisons et aux conditions exposées dans le présent mémoire.

Premièrement: Qu'il est jugé très désirable et dans l'intérêt public qu'il y ait, sans retard inutile, un deuxième chemin de fer transcontinental reliant l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, dans le but de procurer de plus amples facilités au commerce considérable et croissant du Nord-Ouest, lequel trafic s'écoulerait autrement par les voies américaines.

Deuxièmement: Que vos requérants projettent, dès qu'ils en auront été autorisés par le Gouvernement, d'entreprendre la construction de cette ligne à partir de North-Bay, Ont., ou à un autre endroit au nord de cette ville (à déterminer), jusqu'à la côte du Pacifique, la tête de ligne devant être établie à, ou à proximité de Port-Simpson; de même que tous les embran-

L'honorable M. BEIQUE.

chements nécessaires le long de la voie (à désigner).

Troisièmement: Que vos requérants demandent en conséquence que leur requête en vue d'obtenir l'autorisation de construire cette ligne de chemin de fer qui sera désignée sous le nom de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, soit accordée...

Huitièmement: Que pour assurer le raccordement avec le littoral de l'Atlantique durant toute l'année et sur une voie située entièrement en territoire britannique, vos requérants sont prêts à conclure avec le Gouvernement tout arrangement en vue d'un échange de trafic, ou à passer tout autre contrat satisfaisant avec le chemin de fer Intercolonial, à Montréal, ou à conclure toute autre proposition que le Gouvernement pourra soumettre.

Neuvièmement: Que vos requérants profiteraient de tous les raccordements de l'Est en Ontario et en Québec du chemin de fer du Grand-Tronc; et, par ce moyen (lors de l'achèvement de la ligne transcontinentale), un réseau complet serait établi et ouvert d'un océan à l'autre.

M. Hays suggérait ce qui a été recommandé de la part de plusieurs honorables sénateurs: une convention de trafic qui lui permet de tourner la difficulté au moyen d'un accord de passage entre le chemin de fer nationalisé, l'Intercolonial, et le Grand-Tronc-Pacifique, qu'on se proposait de construire comme réseau transcontinental. Consultons les statuts de 1902—chapitre 50, sanctionné le 15 mai 1902—et les statuts de 1903—chapitre 57, sanctionné le 25 juin 1903—et nous verrons que le Canadien-Nord était autorisé à prolonger ses lignes de la ville de Québec au Pacifique, et à construire des embranchements pour desservir les meilleures régions des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, ainsi que des embranchements allant à Ottawa et à Montréal. Le 24 octobre 1903 seulement, et conséquemment un an après l'adoption de la première loi, et plusieurs mois après l'adoption de la deuxième, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fut constituée en corporation avec pouvoir de construire une ligne ferrée de Moncton à Winnipeg, et de Winnipeg à Fort-Simpson ou Bute-Inlet sur la côte du Pacifique, traversant Battleford, Edmonton, Dunvegan et la Rivière-la-Paix,—de construire aussi les embranchements consignés aux statuts.

Sir Wilfrid Laurier, et sans aucun doute les autres membres de son cabinet, désiraient satisfaire l'ambition de l'administration du Grand-Tronc; mais tous voulaient aussi unir les intérêts du Grand-Tronc et ceux de Mackenzie et Mann, afin de construire une seule deuxième ligne transcontinentale. Au début du printemps de 1903, sur recommandation de sir Wilfrid Laurier, des négociations s'ouvraient entre sir Rivers Wilson, alors président du Grand-Tronc, et M. Hays

d'une part, et MM. Mackenzie et Mann d'autre part, pour concilier les intérêts des deux groupes. Sir Wilfrid Laurier m'invita à participer aux négociations, et surtout à réviser un mémoire que Me Z.-A. Lash, C.R., avait rédigé sur l'affaire, afin de rendre ce mémoire acceptable autant que possible à l'administration du Grand-Tronc. Je fis de mon mieux en l'espèce, mais je découvris bientôt que sir Rivers Wilson croyait que le Grand-Tronc était une corporation trop forte pour accepter des conditions venant de MM. Mackenzie et Mann. Les négociations eurent une fin plutôt brusque, sans que le mémoire dont je parle eût reçu bonne attention de la part de l'administration du Grand-Tronc; et MM. Mackenzie et Mann se jugèrent offensés du traitement qu'ils avaient reçu. Je me souviens très bien qu'ils déclarèrent qu'ils allaient montrer à sir Rivers Wilson s'ils étaient trop menu fretin pour négocier avec le Grand-Tronc. Je me sens libre de parler nettement de ce qui se produisit alors, car je n'agissais pas à titre professionnel, mais exclusivement en ma qualité de député.

Il peut être intéressant pour les honorables sénateurs et pour le public de savoir ce que MM. Mackenzie et Mann étaient disposés à faire pour se concilier les intérêts du Grand-Tronc et pour éviter la construction d'une troisième ligne transcontinentale. J'ai gardé copie du mémoire présenté à cette époque à sir Rivers Wilson et à M. Hays. Je ne crois pas devoir occuper le temps de l'honorable Chambre à la lecture de ce mémoire, mais le document sera intéressant, et fera partie de l'histoire du Grand-Tronc-Pacifique. Les honorables sénateurs verront que dans ce document la question était traitée à fond. Le mémoire explique d'abord la position du Canadien-Nord à l'époque. Il avait plus de 1,500 milles de lignes ferrées dans l'Ouest. Comme je l'ai dit, il possédait une charte pour établir une ligne transcontinentale, tenait possession du terrain, et l'on ne pouvait pas l'en chasser avec justice. Le mémoire, après avoir montré l'impossibilité de fusionner les deux compagnies, recommandait l'incorporation d'une ligne allant de l'Est à Winnipeg et qui serait lancée par le Grand-Tronc et le Canadien-Nord à la fois, le capital en étant divisé entre les deux compagnies; puis venait une convention entre les deux compagnies pour l'exploitation de la ligne susdite au profit des deux intéressés. J'insérerai ce mémoire au Hansard, afin que les honorables sénateurs puissent en prendre connaissance s'ils le désirent:

Re: le chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer Canadien-Nord.

Ce mémoire est rédigé pour que les intéressés l'étudient, et non pas au titre d'une proposition de l'un à l'autre. Il contient les suggestions personnelles de M. Lash, écrites pour amener un accord praticable entre les deux compagnies.

1. La situation de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc quant à son capital-actions et à ses obligations et autres garanties courantes, est tellement compliquée qu'aucun projet ne serait actuellement praticable s'il devait entraîner la cession des parts des actionnaires contre des actions d'une compagnie nouvelle formée de la fusion du chemin de fer Canadien-Nord avec le Grand-Tronc, ou d'une compagnie nouvelle formée pour assumer les entreprises des deux précédentes. Donc, l'idée d'amener le Grand-Tronc à faire poule de ses entreprises avec celles de l'autre compagnie d'une façon qui entraînerait l'échange d'actions pour les actionnaires du Grand-Tronc, serait impossible à réaliser pour le moment.

2. Le chemin de fer Canadien-Nord a maintenant environ 1,500 milles de lignes allant de Port-Arthur au Manitoba et dans cette province; il compte poser cette année environ... milles de plus, en partie dans le Manitoba et en partie à l'ouest du Manitoba et sur la ligne maîtresse allant à Edmonton. Les charges fixes du chemin de fer Canadien-Nord sont très basses par comparaison avec celles des autres chemins de fer, et les arrangements financiers touchant la construction du milliaire additionnel en question et le prolongement jusqu'à Edmonton ne provoquerait pas d'augmentation importante, s'il en est, dans les charges fixes au mille.

3. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas encore été constituée en corporation. On compte que lorsqu'elle sera constituée, sa charte lui permettra de construire un chemin de fer de Québec à la côte du Pacifique.

4. Bien qu'entièrement indépendante du Grand-Tronc, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique compte, à mon avis, obtenir l'assistance financière du Grand-Tronc pour la construction de ses lignes, et compte sur un accord quelconque avec le Grand-Tronc pour l'échange du trafic ou pour l'exploitation conjointe des deux réseaux. J'ignore la nature de l'assistance financière qu'on s'attend de recevoir du Grand-Tronc.

5. On a suggéré que les actionnaires du chemin de fer Canadien-Nord devraient transférer au Grand-Tronc-Pacifique toutes leurs actions en considération d'actions du capital du Grand-Tronc-Pacifique, et que ce transfert devrait être basé sur le coût des lignes du chemin de fer Canadien-Nord et sur leur puissance de rendement, et sur le coût des lignes à construire pour le Grand-Tronc-Pacifique et sur leur puissance de rendement; si semblable entente était possible, on proposait que le Grand-Tronc-Pacifique construisit les nouvelles lignes nécessaires au raccordement des deux réseaux du Grand-Tronc et du chemin de fer Canadien-Nord et du prolongement vers la côte du Pacifique, et que dès l'établissement de la jonction entre les régimes du Grand-Tronc et du chemin de fer Canadien-Nord par le raccordement allant de Port-Arthur à North-Bay, un accord de trafic pût être effectué avec le Grand-Tronc pour l'échange du trafic en cet endroit.

Plusieurs objections militaient contre un arrangement quelconque dans ce sens.

1. Le chemin de fer Canadien-Nord a maintenant une charte qui lui permet de construire

vers l'Est, de Port-Arthur à Québec, et vers l'Ouest, d'Edmonton à la côte; il serait difficile de convaincre les actionnaires du chemin de fer Canadien-Nord qu'il leur serait avantageux de céder virtuellement leurs droits de construire vers l'Est et vers l'Ouest, et d'échanger leurs actions pour des actions dans une compagnie qui ne possède actuellement aucune ligne établie.

2. Il serait virtuellement impossible d'arriver pour l'échange des actions, à une entente satisfaisant les deux parties. Le coût des deux lignes, respectivement, pourrait être vérifié avec une exactitude raisonnable, mais la valeur de ces lignes et leur puissance de rendement ne sauraient être vérifiées à l'heure actuelle; les opinions diffèrent sûrement de beaucoup sur ce point. Ceci seul, je le crains, nous empêche d'espérer un résultat heureux quelconque des négociations faites selon les idées exposées.

3. Le chemin de fer Canadien-Nord n'aurait dans aucun cas un avantage quelconque en s'unissant à la seule compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Pour faire un accord intéressant avec le Grand-Tronc-Pacifique, il faudrait une union étroite et permanente avec le Grand-Tronc; et il me semble qu'il faudrait conclure un accord plus permanent et plus élastique qu'une simple convention de trafic entre les deux compagnies.

6. Comme il semble dans les circonstances nécessaire que les porteurs d'actions et de valeurs du Grand-Tronc puissent garder leurs actions et valeurs indemnes sous l'empire d'un accord quelconque avec le chemin de fer Canadien-Nord, il faudrait rédiger quelque projet qui n'irait pas jusqu'à la fusion—ce qui laisserait les porteurs d'actions et de valeurs des deux compagnies dans leur posture présente et aurait autant que possible l'aspect d'une fusion permanente—si les parties devaient s'entendre sur le fusionnement des deux compagnies et la construction des lignes nécessaires à cette fin, avec les prolongements futurs.

7. Le Grand-Tronc a maintenant un réseau dans l'Est. Le chemin de fer Canadien-Nord a un réseau dans l'Ouest à l'heure présente. Le moyen le plus naturel de traiter la question serait de permettre au Grand-Tronc de développer de son mieux son réseau de l'Est, et de même pour le chemin de fer Canadien-Nord dans l'Ouest, y compris le prolongement d'Edmonton à la côte; puis on réunirait les deux réseaux d'une façon permanente en pourvoyant à la construction du chaînon intermédiaire, dont l'achèvement prochain serait praticable et possible.

Je suggère ce qui suit:

Il faudrait naturellement une loi pour permettre l'exécution de ces moyens.

Voici mon projet:

8. Constituons une compagnie nouvelle qui s'appellera l'"Atlantique et Pacifique" ou de quelque autre nom approprié, en lui donnant les pouvoirs voulus pour construire une ligne de Port-Arthur à Québec, et tels autres pouvoirs qu'on pourrait juger désirables quant aux embranchements. Que la charte de la compagnie donne à cette dernière les pouvoirs nécessaires à l'exploitation de son propre réseau et des réseaux du Grand-Tronc et du chemin de fer Canadien-Nord et pourvoir à la conclusion de tous les accords, par voie de bail ou autrement, selon qu'il sera opportun en l'espèce. Cette compagnie nouvelle serait le chaînon de jonction permanente (autant que possible) des réseaux des autres compagnies.

L'honorable M. BEIQUÉ.

9. Que le capital-actions de cette compagnie nouvelle soit également réparti entre le Grand-Tronc et le chemin de fer Canadien-Nord, et que les directeurs de la compagnie nouvelle soient nommés en nombre égal par les bureaux de directeurs du chemin de fer Canadien-Nord et du Grand-Tronc,—l'intention voulant que ces deux compagnies aient toujours un intérêt égal et un contrôle égal quant à la compagnie nouvelle. Je recommande que l'effectif du bureau soit de six ou huit membres, avec quorum de quatre, comprenant deux membres représentant chacune des compagnies; un membre devrait pouvoir donner procuration à un autre membre pour le représenter en son absence.

10. On s'attendrait que l'assistance du Gouvernement, sous forme de garantie des obligations ou autrement, permettrait à la compagnie nouvelle de prélever les fonds exigés pour la construction de ses lignes; mais quelle que fût la méthode adoptée quant à l'assistance officielle, il faudrait sans aucun doute que la compagnie nouvelle émit des obligations garanties par ses lignes et ses revenus. Afin que la compagnie fût en tout temps capable d'honorer l'intérêt sur ses obligations, l'excédent du revenu du Grand-Tronc et du chemin de fer Canadien-Nord, en sus de la somme requise pour payer leurs frais fixes, respectivement, pourrait être chargé de tout déficit susceptible de se produire dans les revenus de la compagnie nouvelle. Ceci serait éminemment juste, puisque la nouvelle compagnie serait dirigée par les deux autres, et sa part des tarifs directs et des frais généraux serait en tout temps de telle façon établie, que ses revenus suffiraient au paiement des charges fixes. Le territoire sillonné par les lignes de la compagnie nouvelle ne produirait pas tout d'abord de fortes affaires locales. Un arrangement de cette nature faciliterait probablement la mise en disposition des obligations de la compagnie à prix raisonnable; mais si l'on jugeait d'autres garanties nécessaires, le Grand-Tronc et le chemin de fer Canadien-Nord devraient les fournir sous forme de valeurs ou autrement en parts égales. Comme ces deux compagnies seraient également intéressées envers la nouvelle, il leur faudrait l'appuyer financièrement.

11. Dès l'achèvement de la ligne North-Bay-Port-Arthur, confions à la compagnie nouvelle l'exploitation de sa ligne et des deux autres réseaux. Ceci peut se faire sous forme de bail ou par entente sous forme de bail ou d'autre façon permanente. Il faudrait naturellement une loi pour accomplir cela. En acceptant l'exploitation des deux autres réseaux, la compagnie nouvelle reconnaîtrait et exécuterait tous les contrats existants du chef des employés ou du trafic, etc. Elle devrait cependant être libre par ailleurs quant au personnel et aux diverses questions qui surgiraient du chef de l'exploitation. Sans cela l'économie qui pourrait être effectuée par l'administration centrale de l'exploitation, et les autres avantages afférents ne seraient peut-être pas atteints.

12. Que la compagnie nouvelle ait le devoir de tenir des comptes séparés des rentrées des trois compagnies quant au trafic local, c'est-à-dire au trafic qui ne va pas d'une ligne à l'autre; que le bureau ait le devoir de décider de temps à autre sur les arbitraires ou proportions qui doivent être portés au crédit de chaque compagnie comme trafic, c'est-à-dire comme trafic qui se prolonge d'une ligne à l'autre, qu'il soit ou non originaire d'une des trois lignes.

13. Que les comptes de chaque compagnie soient chargés des frais courants afférents à chaque compagnie seulement, et d'une propor-

tion des autres frais courants basés sur un principe équitable que le bureau décrètera.

14. Que les accords ordinaires entre compagnies soient exécutés touchant l'utilisation du roulant et de l'outillage, des réparations, fournitures, etc.

15. Que les comptes soient vérifiés chaque mois ou à quelque autre époque utile; que les résultats nets imputables à chaque compagnie lui soient de temps à autre payés subordonnément à une disposition particulière touchant les charges fixes de la compagnie nouvelle.

16. Naturellement, chaque compagnie utiliserait l'argent reçu de cette source en paiement de ses charges fixes et autres obligations, et diviserait le surplus sous forme de dividende entre ses actionnaires, ou elle l'utiliserait selon que le bureau des directeurs de la compagnie le déciderait.

17. Les embranchements des chemins de fer du Grand-Tronc et du Canadien-Nord, qu'il serait opportun de construire ou d'acquérir à l'avenir, seraient construits ou acquis par la compagnie, avec le réseau de laquelle ils raccorderaient; mais une fois construits ou acquis, ils formeraient partie du réseau de la compagnie nouvelle qui les exploiterait elle-même. Les embranchements des lignes de la compagnie nouvelle pourraient subir le même traitement.

18. Si l'on jugeait désirable d'acquérir des bateaux à vapeur, on pourrait le faire par l'entremise d'une des trois compagnies que les intéressés jugeraient la plus commode, mais la compagnie nouvelle les exploiterait comme partie du réseau dans son entier. Ou encore une ou des compagnies subsidiaires pourraient acquérir des vapeurs, et les actions et autres valeurs de ces compagnies pourraient être partagées selon l'accord.

19. La position du chemin de fer Canadien-Nord est très simple, car toutes ses lignes, sauf celles qui sont louées des compagnies du Northern Pacific, appartiennent au chemin de fer Canadien-Nord. Il y a toutefois quelques milles entre Edmonton et Strathcona qui appartiennent à la compagnie de chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique. Des pouvoirs de fusionnement entre le chemin de fer Canadien-Nord et cette dernière compagnie ont été conférés par le Parlement, et pourraient être appliqués en temps utile. La posture du Grand-Tronc est, à mon avis, plus fortement compliquée. Il faudrait, en étudiant les détails d'un projet subordonné au présent mémoire, considérer la posture légale des différentes compagnies filiales du Grand-Tronc, afin que leurs intérêts ne fussent pas préjudiciellement affectés ou qu'il n'y eût pas d'impair juridique.

20. Quels que puissent être les désavantages d'un accord comme celui que nous indiquons plus haut (et d'ailleurs tout arrangement aurait certains désavantages), voici les avantages qu'il comporterait:

1° Il unirait les réseaux du Grand-Tronc et du chemin de fer Canadien-Nord aussi permanentement que les circonstances actuelles le permettent en dehors du fusionnement.

2° Cela ne dérangerait aucunement les porteurs d'actions et de valeurs du Grand-Tronc et du chemin de fer Canadien-Nord. Ils ne seraient pas tenus d'établir une estimation pour leurs tenures avant que le projet pût être réalisé.

3° Cela donnerait aux compagnies du Grand-Tronc et du Canadien-Nord toutes les rentrées que leurs réseaux respectifs produiraient, et l'une n'aurait pas d'avantages sur l'autre. Cela augmenterait les facilités pour la manutention du trafic direct.

4° Cela transmuerait virtuellement toutes les lignes en un seul réseau dirigé par une administration unique, ce qui assurerait l'efficacité et réduirait les frais généraux d'exploitation.

5° Cela permettrait à chaque compagnie de prolonger son propre réseau par la construction ou l'acquisition d'embranchements, etc., et de faire des dépenses de capital pour améliorations et réfections, etc., qu'elle jugerait opportuns; à cette seule condition que ces embranchements, etc., seraient envisagés comme parties du régime entier et exploités par l'administration centrale.

6° Si une des compagnies ou l'autre faisait faillite en raison de ses valeurs, et si les porteurs de valeurs prenaient possession, de la situation financière de l'autre compagnie ne serait pas fortement troublée; ce serait tout simplement une mutation de propriété entre les actionnaires et leurs porteurs de valeurs de la compagnie en faillite. Il ne ferait sûrement un accord satisfaisant avec les nouveaux propriétaires.

7° Cela faciliterait les arrangements financiers pour la construction hâtive de la ligne de la compagnie nouvelle.

8° Cela préparerait le véritable fusionnement ultime des réseaux.

Je ne suis pas très sûr que la copie de ce mémoire soit la rédaction définitive soumise à sir Rivers Wilson. Je crois qu'on y a ajouté quelque chose sous forme de disposition, soit pour le choix d'un arbitre, soit pour l'arbitrage en cas de différend. Comme je l'ai déjà dit, l'administration du Grand-Tronc n'était pas prête à négocier et elle insista pour que le Grand-Tronc reçût l'autorisation de prolonger son réseau du Grand-Tronc dans les provinces de l'Ouest. Elle négligea aussi complètement le Nord-Canadien, ce qui comportait l'entrée en concurrence avec MM. Mackenzie et Mann pour la construction de lignes ferrées. Nous savons maintenant qui gagna la joute.

Tous nous connaissons familièrement l'accord définitivement couché en l'automne de 1903 entre le gouvernement fédéral et la compagnie du Grand-Tronc pour la construction du chemin de fer Transcontinental. Le Grand-Tronc-Pacifique devait construire et posséder la division occidentale allant de Winnipeg à la côte du Pacifique, et le gouvernement fédéral devait construire et posséder la division de l'Est, entre Moncton et Winnipeg. Le Grand-Tronc devait posséder le capital-actions de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, le Gouvernement devait garantir les obligations du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence de 75 pour 100 du coût du réseau, et le Grand-Tronc devait garantir le reliquat. Les deux divisions devaient être exploitées par le Grand-Tronc-Pacifique, la division de l'Est sous l'empire d'un bail de cinquante ans renouvelable pour une même durée. Le loyer des sept premières années comportait le paiement des frais généraux

de la compagnie pendant ce temps; et pendant les quarante-trois autres années, il devait y avoir paiement annuel de trois pour cent du coût de la division de l'Est.

Les honorables membres savent aussi que l'accord convenait que le Grand-Tronc aurait le moyen de contrôler le coût du réseau. Aucun contrat—et, de fait aucune dépense—ne pouvait être fait sans que les ingénieurs du Grand-Tronc eussent accès à tous les détails et pussent contrôler les dépenses, ce qui était juste, puisque le Grand-Tronc-Pacifique devait payer l'intérêt sur le coût à titre de loyer.

Comme il était convenu, le Gouvernement construisit la division de l'Est au coût de \$159,881,948 (rapport de la Commission royale, page XII), et sur achèvement, le Grand-Tronc-Pacifique refusa de la prendre en main par bail, comme le voulait la convention, et le Gouvernement demeura chargé de ce fait et fut obligé de l'exploiter à lourde perte.

Quant à la division de l'Ouest, elle fut construite par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et elle a maintenant une dette de \$243,177,070. L'exploitation dans le passé accuse les pertes suivantes: pour 1913, \$2,678,076; pour 1914, \$4,129,952; pour 1915, \$6,674,745; pour 1916, \$5,297,189; pour 1917, \$5,707,581; pour 1918, \$7,389,568, soit en tout \$31,967,111, en dehors des taxes et autres items importants qui ne sont pas signalés pour 1913 à 1916 inclusivement, et en dehors aussi des pertes d'exploitation des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, lesquelles furent très lourdes. Il semble évident que le fiasco vient d'une erreur de jugement de l'administration du Grand-Tronc, qui imposa cette aventure au Gouvernement en 1903, de sa complète négligence des intérêts de MM. Mackenzie et Mann en 1903, et de l'imprévoyance qui a présidé à l'exécution de l'entreprise, surtout la construction de lignes maîtresses à frais énormes sans achalandage. L'administration du Nord-Canadien, tant sous ce rapport que dans la réduction des frais primitifs de lignes, a témoigné d'un jugement beaucoup plus sensé. Il peut être opportun de citer ici quelques-unes des décisions des membres de la commission Drayton-Acworth, car nous trouvons leur appréciation de l'affaire telle que la compagnie du Grand-Tronc l'a faite. Je cite les pages 22 et 23 du rapport. Après explication des prétentions soumises par le Grand-Tronc-Pacifique les commissaires disent:

Mais bien que le Grand-Tronc n'ait pas été le promoteur du Transcontinental, il en a néanmoins assumé toute la responsabilité. Dans l'en-

L'honorable M. BEIQUE.

tente conclue entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement canadien, il était pourvu comme suit: En vue de la protection de la compagnie ou preneur de la division Est dudit chemin de fer, et afin d'assurer à cette entreprise une construction économique, pour qu'elle soit exploitée au meilleur avantage possible, il est par les présente stipulé que les devis se rapportant à la construction de la division de l'Est soient soumis à la compagnie pour approbation, avant l'ouverture des travaux, et que lesdits travaux soient exécutés conformément auxdits devis et soient assujettis à la surveillance, à l'inspection et à l'approbation de l'ingénieur en chef de la compagnie."

La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, dans une publication officielle: "Le Grand-Tronc-Pacifique: Le chemin de fer Transcontinental national" 10e édition, janvier 1912, commente ainsi cet extrait:

"Etant donné que la rente payable par la compagnie au Gouvernement pour l'usage de la division de l'Est représente un pourcentage du coût de la construction, il est à remarquer qu'il importe grandement à la compagnie que cet item "coût de construction" soit déterminé d'après une base la plus économique, tout en visant à une voie ferrée bien construite, sous lequel rapport la disposition précédente contenue dans le contrat protège amplement la compagnie.

"Alors la compagnie admit que cet item "coût de la construction" était pour elle une chose de grande importance, et considéra qu'elle était amplement protégée par les termes du contrat. Mais vu qu'en dépit du droit de la compagnie d'approuver les devis et du droit de l'ingénieur en chef de la compagnie de surveiller et d'inspecter les travaux, le coût de construction du Transcontinental qui avait été calculé à \$61,415,000, fut porté à la somme de \$159,881,197, la compagnie a refusé de poursuivre sa part de l'entreprise; ainsi le gouvernement, en acceptant le refus de la compagnie et en commençant lui-même les travaux, se trouve à avoir relevé de ses obligations et sans condition la compagnie intéressée. Le Transcontinental fait maintenant partie du réseau des chemins de fer du Gouvernement. Nous ne ferons à ce sujet que deux commentaires sur l'histoire du passé de cette entreprise: d'abord, le peuple du Canada a été généreux à l'endroit des actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique—en d'autres termes la compagnie du Grand-Tronc—n'a pas montré en affaires une prudence telle qu'elle pouvait encourager le Gouvernement à avoir confiance dans l'administration future.

"Le refus du Grand-Tronc-Pacifique de prendre en main le fonctionnement de la ligne de Winnipeg à Moncton, avec le résultat que la partie Est du réseau continental projeté est administrée par le Gouvernement, a comporté la faillite temporaire du projet originel tel qu'approuvé par le Parlement. La partie à l'ouest de Winnipeg est actuellement sous la régie du Grand-Tronc, dont le terminus le plus rapproché est à North-Bay, à mille milles de distance. Il est donc évident que le gouvernement ne pourrait permettre la permanence d'une politique pareille.

J'ai fait voir la situation telle qu'elle était au début, le refus du Grand-Tronc de s'unir avec le Nord-Canadien et la responsabilité qu'il prit moralement et autrement. J'ai fait voir aussi ce qu'était la convention entre le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental na-

tional. On croirait que les conditions de tous les contrats, surtout de ceux qui reçoivent la sanction du Parlement, devraient être respectées; mais il semble que pour le contrat en question il devait persister seulement s'il tournait au profit du Grand-Tronc. On laissa pendant les années le Gouvernement pousser la construction du Transcontinental national à frais énormes, et dès qu'il fut achevé le Grand-Tronc-Pacifique notifia au Gouvernement qu'il ne respecterait pas les conditions du bail et qu'il lui laisserait en main le Transcontinental national. Le Grand-Tronc alla même plus loin, après avoir fait des incursions dans le trésor public par l'entremise surtout de sa compagnie subsidiaire, le Grand-Tronc-Pacifique; et il nous suffit, pour voir l'importance de ces incursions, de consulter les chiffres que le Gouvernement a soumis à l'honorable Chambre. Je vois ici dans un rapport du département des Finances touchant les prêts faits au Grand-Tronc-Pacifique, un item de \$33,093,000; un autre de \$6,000,000, un autre de \$4,931,000, et un autre de \$7,568,000. Le Grand-Tronc a donc touché en tout, par l'entremise du Grand-Tronc-Pacifique une somme de \$113,998,000 y compris les quinze millions avancés au Grand-Tronc avant la Confédération, et qui se chiffre maintenant, avec les intérêts, à quelque \$26,000,000.

Le 4 mars 1919, sir Alfred Smithers avertissait le Gouvernement qu'on cesserait l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique; et la raison qu'on en donnait naïvement était:

Notre conseiller nous a dit que nous n'avions pas droit d'employer les fonds du Grand-Tronc pour les frais d'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique.

Puis-je laisser entendre que le conseiller du Grand-Tronc, en donnant cet avis, avait complètement perdu de vue les conditions du statut décrétant que le Grand-Tronc devait détenir tout le capital-actions du Grand-Tronc-Pacifique et qu'il devait rester en possession de ce capital tant que la garantie du Gouvernement n'était pas complètement honorée. Cette partie de la loi et la convention exprimaient clairement l'intention que le Grand-Tronc devait prendre soin du Grand-Tronc-Pacifique et voir qu'on s'occupât de l'obligation encourue par le Gouvernement, puis qu'elle fût définitivement libérée. M. Smithers a dû croire que les Canadiens étaient bien naïfs de signer pareille accord. Dès les débuts, on permit au Grand-Tronc d'englober tout le capital du Grand-Tronc-Pacifique et d'exploiter ce réseau à son profit; et le Grand-Tronc, d'après sa charte, ne serait pas justifié de faire des

avances au Grand-Tronc. Evidemment la même doctrine ne s'appliquait pas lorsque le Grand-Tronc avança \$8,355,000 au Vermont-Central, comme le dit le ministre des Chemins de fer (Hansard, page 1450). C'était là une compagnie constituée aux Etats-Unis, possédant 246 milles de lignes ferrée et fonctionnant en déficit depuis des années.

Le secret de tous ces ennuis est que le public du pays et les gouvernements—conservateur, libéral ou unioniste—ont trop en horreur les mises sous séquestre. Il suffit qu'une compagnie de chemin de fer soit en mauvaise posture financière pour qu'elle amène le Gouvernement à ses propres conditions sur menace de se placer sous séquestre. On n'a pas manifesté la même horreur des séquestres au delà des frontières. La plupart des chemins de fer américains, comme les honorables sénateurs le savent, ont passé par le séquestre, et cela n'a pas affecté le crédit du pays. J'ai moi-même été taxé comme actionnaire de l'Union-Pacifique, du Northern-Pacifique et de plusieurs autres réseaux, et je ne m'en porte pas plus mal. On trouve toujours des capitalistes pour assurer la somme nécessaire à remettre une compagnie sur pied, au cas où les intéressés ne seraient pas disposés à prendre leur part de responsabilité.

Honorables messieurs, je ne désire pas diminuer le Grand-Tronc dans votre esprit. Cette compagnie a rendu de grands services au pays. Ses membres ont été des pionniers, et ils ont donné une excellente desserte. Mais ils l'ont fait au titre d'un placement, dans le seul espoir de retirer les bénéfices de leur initiative. On devrait les traiter avec équité, et même, à mon sens, avec générosité; mais aussi on devrait les traiter selon des principes d'affaires. Ils ne sont pas traités comme ils devraient l'être ou comme notre pays devrait l'être quant au Grand-Tronc ou au Grand-Tronc-Pacifique. Je crois qu'il y aurait bonne leçon pour les lanceurs d'affaires de toute catégorie dans le fait de traiter les chemins de fer selon des principes d'affaires, et de façon à protéger raisonnablement les contribuables du pays.

J'attirerai l'attention sur ceci: on a prétendu qu'il pouvait se trouver des veuves et orphelins qui auraient placé une forte somme dans ce réseau. L'argent placé dans des chemins de fer l'est depuis longtemps. Dans plusieurs cas le stock a changé de porteurs non pas à la cote ancienne, mais à la cote du marché courant à l'époque de la mutation.

Avant de discuter le bill au mérite, je veux détruire cette opinion que dans ce que

j'ai dit ou dans ce que je puis dire, je me laisse influencer par mes intérêts dans le Pacifique-Canadien ou par mes fonctions de directeur de ce grand réseau. Non pas que je sois d'avis que le Pacifique, comme corporation, n'ait pas le droit d'exprimer son opinion franchement sur une question d'importance aussi vaste pour le pays. Je crois que non seulement la compagnie a droit de le faire, mais l'étendue de ses intérêts envers le bien de notre Puissance, et la riche expérience qu'elle possède sur les sujets de ce genre, lui imposent le devoir de juger le projet qui occupe dès maintenant notre attention. Je n'ai cependant ni le mandat ni la qualité requis pour exercer ces fonctions. Je parle ici en ma seule qualité de membre du Parlement, et de Canadien qui a quelque intérêt particulier en jeu dans la bonne administration des affaires publiques.

Quelques membres du Gouvernement ont été au point de laisser croire que la raison de l'opposition du Pacifique-Canadien contre le projet en question, venait de son désir d'acquérir lui-même le Grand-Tronc ou de prendre le monopole des chemins de fer au Canada. A mes yeux, cette opinion est le pire compliment qu'on puisse faire au bon jugement de l'administration du Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien a sa propre ligne transcontinentale; et cette ligne n'est inférieure à aucune autre, avec ses nourriciers et sa vaste flotte de vapeurs sillonnant l'Atlantique et le Pacifique. Cet ensemble est en état merveilleux, et il peut faire concurrence à l'univers. Son intérêt n'est pas d'acquérir un monopole. S'il l'acquerrait, il aurait contre lui l'opinion publique et l'exigence d'un abaissement de tarifs. Avec la création de la commission des chemins de fer au Canada et de la Interstate Commerce Commission aux Etats-Unis, les jours du monopole des chemins de fer sont comptés dans notre continent. Le public tient en ses propres mains la protection qu'il lui faut, et les corporations ferroviaires et les services d'utilité publique de toute nature peuvent progresser en tant que leur administration possède la confiance et l'approbation du peuple. Il me vient à l'esprit une forte corporation de Montréal, la Montreal Light Heat and Power Co., qui distribue l'éclairage électrique et le gaz à l'industrie et aux usages domestiques à Montréal et aux municipalités voisines. Elle prouve par l'exemple ce que je maintiens. Je ne connais aucune compagnie qui ait été aussi fortement critiquée à certaine époque pour ce qu'on appelait ses tarifs élevés, son

L'honorable M. BEIQUÉ.

programme de fusionnement et sa majoration de stock. Il y a plusieurs années la compagnie a adopté une politique nouvelle de réduire ses tarifs, et ses dividendes furent augmentés selon l'augmentation de ses dividendes. Malgré une forte concurrence à Montréal et dans les municipalités avoisinantes, la compagnie est demeurée maîtresse de ses affaires et elle les a augmentées énormément; à l'heure actuelle, elle donne satisfaction à tout le public, et nous n'avons pas depuis des années entendu un mot de critique contre cette compagnie. S'il y a quelque côté faible dans l'administration de la compagnie c'est dans son département du gaz, qui reste sans concurrence. Je n'hésite pas à dire qu'à mon avis, et pour tous les genres d'industrie, la concurrence équitable et la confiance publique sont les conditions essentielles d'une prospérité permanente. Les propriétés du Pacifique-Canadien représentent une valeur supérieure à un milliard dans un total de quelque 16 milliards qui forme notre richesse nationale comme l'a dit hier soir l'honorable sénateur de Toronto (l'honorable M. Nicholls); et le Pacifique-Canadien ne peut manquer de comprendre que ses intérêts sont intimement liés avec ceux de la Puissance du Canada, et que la valeur future de ses propriétés découle entièrement du développement et de la prospérité de notre pays, lesquels doivent être fortement influencés par une saine politique ferroviaire ou tout autant par une politique insane comme celle que nous étudions présentement. Y a-t-il quelque chose dans la belle et longue carrière de lord Shaughnessy à la présidence de la compagnie pour nous laisser croire que lui ou son digne successeur, M. Beatty, se laisseraient guider, dans le jugement d'une question comme celle-ci, par l'égoïsme ou par le fait qu'ils pourraient faire concurrence aux chemins de fer nationaux? Je n'ai pas mission de parler pour le Pacifique-Canadien, mais je suis foncièrement d'avis qu'il est nécessaire, pour le Pacifique-Canadien comme pour toute autre grande compagnie, d'avoir de la concurrence. Aujourd'hui, la concurrence est l'une des meilleures sources de succès, car les compagnies de ce genre ne peuvent pas prospérer toujours sans être en posture de donner satisfaction au public. A mes yeux ce serait un malheur pour le Pacifique-Canadien d'être le seul chemin de fer du Canada, car alors il serait critiqué; que ses tarifs fussent ou non élevés, ces tarifs seraient jugés excessifs par le public en général, et le peuple serait mécontent.

On a dit qu'en raison du bill actuel le peuple du Canada allait assumer des obligations nouvelles d'environ un demi-milliard. Cela est pour le Grand-Tronc seulement. Il ne nous faut pas seulement nous occuper de la dette du Grand-Tronc, mais de la dette de tout le réseau du Grand-Tronc, et plus que cela, de la dette du Grand-Tronc-Pacifique et des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. Il nous suffit de parcourir le Livre bleu qui nous est soumis, page 26, pour voir ce que sont les chiffres. Nous avons là un "mémoire touchant la dette capitalisée du réseau du Grand-Tronc, aux mains du public en 1917". Cela remonte à 1917, et la dette est de beaucoup plus forte aujourd'hui qu'elle ne l'était alors. Elle doit être de trente, quarante ou cinquante millions de plus. La dette capitalisée est fixée à \$448,703,356; effets d'outillage, \$7,730,115; stocks garantis et privilégiés, \$133,286,651; stock commun, \$118,209,695; total des valeurs dans le public, \$707,929,817; en dehors du prêt du Gouvernement au Grand-Tronc-Pacifique, dont le chiffre est donné à \$26,679,000 avec intérêts \$15,163,633. Mais je disais tout à l'heure que la dette, qui était d'ordinaire de quinze millions, est maintenant, selon la déclaration du Gouvernement, de \$26,679,000 avec l'intérêt en plus. Ceci donne donc un total de \$724,676,000 pour le réseau du Grand-Tronc.

Or, en rappelant certains chiffres que le Gouvernement a soumis en réponse à mon interpellation, je vois que la dette du Grand-Tronc-Pacifique et des embranchements du Grand-Tronc atteint \$243,177,000, ce qui donne un total de \$977,833,000, et je comprends que certains items sont même oubliés dans cette somme. En consultant le rapport du département des Finances, je trouve un item de \$6,000,000 qui ne semble pas être inscrit au Livre bleu. Je trouve un autre item de \$34,501,000 et encore un autre de \$7,568,000, et je suis certain que les chiffres sont absolument incomplets; et le jour où le pays sera forcé de payer la note il sera très étonné. Je suis convaincu que le sous-ministre des Finances, et aussi bien le sous-ministre des Chemins de fer, ont fait de leur mieux, mais ils ont traité deux systèmes différents. Leurs livres sont sans aucun doute très compliqués, et je ne suis pas surpris que leur chiffres ne soient pas plus clairs.

C'est peut-être répéter ce qu'on a déjà dit, mais il me faut attaquer—même brièvement—la question de la propriété et de l'exploitation des chemins de fer par le Gouvernement avant d'arriver au bill; car c'est une

question de la plus haute importance. C'est à mes yeux la question la plus importante qui soit soumise au pays, et nous avons le devoir de tenter de renseigner le peuple sur cette affaire. Je sais que c'est un peu un dada dans certaines parties du Canada, à l'heure présente, mais je suis convaincu que cela finira, non pas peut-être en raison de l'expérience acquise en d'autres pays, mais plutôt des résultats qui seront démontrés par les chemins de fer nationalisés.

On a parlé de l'opinion de M. Acworth, un des commissaires royaux. J'ai ici l'opinion corrigée de ce commissaire. Il a préparé un résumé historique de la nationalisation des chemins de fer dans les autres pays, et ce rapport a été soumis au comité mixte du congrès sur le commerce inter-états. Il est daté du mois de mai 1917. J'ai aussi "Government Ownership of Railroads and War Taxation", par M. Otto-H. Kahn, de New-York, dans lequel l'auteur donne son avis sur la question et résume l'opinion de M. Acworth. Je lirai deux ou trois pages de ce travail de M. Kahn:

Quant à l'exposé concis des résultats obtenus ailleurs par la nationalisation, je vous recommanderais de demander à l'Imprimeur de l'Etat, et de lire, une petite plaquette intitulée: Historical Sketch of Government Ownership of Railroads in Foreign Countries", soumis au comité mixte du Congrès sur le commerce inter-états par la grande autorité anglaise, M. W. M. Acworth. Vous serez bien payé de la demi-heure que vous passerez à la parcourir. Vous y verrez qu'avant la guerre environ la moitié des chemins de fer d'Europe étaient des chemins de fer d'Etat; que dans presque tous les cas de substitution de l'autorité officielle à l'administration privée (sauf pour l'Allemagne et sous certaines réserves), le service se relâchait, la discipline et conséquemment la ponctualité et la sécurité du service traînaient, la politique devenait un facteur dans l'administration, et les frais d'exploitation s'augmentaient énormément. (Ainsi le revenu net du chemin de fer de l'ouest de France—Ouest-Etat—dans la pire année de l'administration privée, étaient de \$13,750,000, et dans la quatrième année de nationalisation, il tombait à \$5,350,000.) Il cite l'éminent économiste français Leroy-Beaulieu, comme suit:

On voit incessamment combien l'agrandissement du régime industriel étatique serait dangereux pour la liberté du citoyen, alors que le nombre des fonctionnaires serait indéfiniment multiplié . . . A tous les points de vue, l'aventure des chemins de fer de l'Etat en France est défavorable, comme l'avaient prévu tous ceux qui avaient médité les mauvais résultats donnés par les autres entreprises industrielles de l'Etat. . . . L'Etat par-dessus tout, ne saurait être bon administrateur commercial sous l'empire d'un gouvernement électif . . . L'expérience que nous avons récemment acquise a produit un mouvement très vivace non seulement contre l'acquisition des chemins de fer par l'Etat, mais contre l'expansion de toute industrie d'Etat. J'espère. . . que nos voisins pourront profiter

aussi bien que nous de la leçon qui découle de ces faits.

M. Acworth signale comme indication caractéristique qu'après des années de cette expérience des chemins de fer nationalisés le gouvernement italien, immédiatement avant la guerre, se lança dans un régime nouveau (ou revint plutôt à l'ancien régime) d'accorder une concession à l'initiative privée qui devait prendre en main une partie du chemin de fer de l'Etat, construire des prolongements avec l'aide des subventions officielles, puis exploiter à son propre compte les deux sections au sens d'une seule entreprise administrée par l'initiative privée.

J'ajouterais au titre de connaissance personnelle que peu de temps avant la déclaration de guerre le gouvernement belge étudiait la reddition de ses chemins de fer nationalisés à l'initiative et à l'administration privée.

M. Acworth rapporte une résolution unanimement adoptée par le Sénat de France quelques années après que l'Etat eut acquis certains réseaux: laquelle commençait par ces mots: "La situation déplorable du système de l'Etat, l'insécurité et l'irrégularité de son fonctionnement." Il cite des chiffres indiquant l'efficacité, l'économie et la supériorité invariablement plus grandes des services d'administration privée, par comparaison avec l'administration de l'Etat dans les pays où les deux systèmes fonctionnent côte à côte. Il traite de l'effet des intérêts contraires, régionaux ou autres, qui entre nécessairement en jeu sous le contrôle officiel lorsqu'il s'agit de savoir où il faut construire des lignes nouvelles et accorder des prolongements aux lignes existantes.

Il demande: Doit-on s'attendre qu'elles (ces questions) seront réglées à bon droit par un ministre responsable envers une législature démocratique dont chaque membre tire naturellement, et de droit, le plus possible pour sa propre circonscription, tout en demeurant ignorant, s'il n'est pas indifférent, quant aux intérêts non seulement des circonscriptions voisines de la sienne, mais du bien du public en général? Et il réplique: "La réponse est largement écrite dans l'histoire des chemins de fer... Les faits démontrent que l'intervention parlementaire a signifié que les chemins de fer étaient exploités non pas pour le bien public, mais pour satisfaire aux exigences locales, régionales et même personnelles." Il maintient que dans un pays gouverné selon les principes prussiens, l'exploitation et l'agencement des chemins de fer peuvent être conduits par le gouvernement avec assez de succès comme fonction exécutive, mais que dans les démocraties, il fait voir qu'en temps ordinaires "c'est la division législative du gouvernement qui non seulement décide sur le programme, mais dicte toujours sa volonté sur le plan général, même sur les détails d'une nomination particulière ou d'un tarif spécial, et sur la façon d'exécuter ce programme.

J'ai lu ces extraits de la plaquette pour gagner du temps, car c'est là un bon résumé des opinions exprimées par l'auteur dans ce livre. Les honorables sénateurs qui désireront consulter le livre même pourront se le procurer. Je me contenterai de citer brièvement la partie historique. M. Ackorth dit, sous le titre "Les leçons de l'expérience à l'étranger":

L'hon. M. BEIQUÉ.

Voici une esquisse historique de l'instauration de la nationalisation dans la moitié la moins importante du monde des chemins de fer.

Il a fait une revue complète des chemins de fer dans les différents pays:

Quelle leçon enseigne-t-elle à la moitié la plus importante, les Etats-Unis et le Royaume-Uni? Evidemment on ne suggérera pas que dans ces deux pays la nationalisation est nécessaire pour des raisons politiques et militaires. La conscience de l'unité politique n'exige ici aucun stimulant artificiel. L'expérience que l'Angleterre a acquise depuis le commencement de la guerre actuelle a suffisamment démontré qu'un nombre de compagnies indépendantes, et souvent concurrentes, peuvent être fusionnées sur avis d'une heure dans un régime homogène, et mises en fonctionnement dès que la guerre éclate, avec un succès absolu comme entité organique, sous le contrôle public, aux frais du public et pour le service public.

C'est là une simple suggestion d'un accord de trafic comme celui dont plusieurs honorables sénateurs ont parlé en discutant la question:

L'histoire des chemins de fer réfute péremptoirement l'idée que la nationalisation entraîne l'expansion ferroviaire. Si nous envisageons les pays où les chemins de fer retirent déjà un revenu raisonnable sur le capital, que trouvons-nous? La Belgique a notoirement failli à tenir ses chemins de fer à l'égalité de son commerce croissant. Le gouvernement prussien a pendant des générations, et logiquement avec ses principes, imposé l'énorme trafic de la houille et du fer de la Lorraine, du Luxembourg et de la Westphalie aux voies navigables, en refusant de construire les lignes nouvelles exigées par l'augmentation du trafic terrien. Les expéditeurs américains se plaignent parfois de l'insuffisance de l'outillage. Mais ces plaintes, en temps d'encombrement accentué, ne sont pas plus amères que celles exprimées chaque automne par l'exploitation houillère de la rivière Ruhr, la zone houillère la plus importante de toute la Prusse. En Australie, les administrations des chemins de fer de l'Etat se sont audacieusement défendues en temps d'encombrement en proclamant que les chemins de fer ne pouvaient pas entretenir un équipement suffisant pour affronter la demande maximum.

Je dirai qu'en Australie, on le sait bien d'ailleurs, la nationalisation a été adoptée parce qu'on ne pouvait pas trouver l'initiative privée qui consentira à placer le capital voulu dans la construction des chemins de fer. Le gouvernement a dû le faire lui-même. Mais l'on sait aussi que c'est là un pays où le service ferroviaire est le plus coûteux.

La seule citation supplémentaire que je désire faire de ce livre, est la conclusion. M. Acworth, dit en terminant:

Le président Hadley...

Il est président de l'université Yale, et il a publié un très bon livre sur les transports par ligne ferrée. C'est une autorité en l'espèce.

Le président Hadley a résumé comme suit les conclusions de la commission italienne des chemins de fer, basée sur l'expérience ferroviaire que l'univers a acquise depuis trente-cinq ans.

(1) La plupart des plaidoyers en faveur de l'administration par l'Etat sont basés sur cette idée que l'Etat pourrait accomplir de nombreux services à meilleur compte qu'il ne sont donnés par les compagnies privées. C'est une erreur. La tendance est décidément contraire... L'Etat est bien plus porté à taxer l'industrie qu'à l'encourager.

(2) L'administration par l'Etat est plus coûteuse que l'administration privée...

(3) Les dangers politiques seraient très grands. La politique corromprait l'administration ferroviaire, et l'administration des chemins de fer corromprait la politique...

Honorables messieurs, je crois qu'on n'a pas donné assez d'attention à ceci, qu'en raison de la clause II, laquelle est très brève, le Gouvernement n'assume pas seulement la dette du Grand-Tronc, en achetant le réseau, mais il assume aussi la dette du Grand-Tronc-Pacifique et donne carte blanche au Grand-Tronc pour toutes les avances faites au Grand-Tronc-Pacifique; de plus, il confirme la réclamation du Grand-Tronc contre le Grand-Tronc-Pacifique, et les lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, laquelle affecte les droits du Gouvernement. J'attire spécialement l'attention sur ce point, car je le crois d'une importance primordiale.

L'honorable W. B. ROSS: L'honorable sénateur voudra-t-il me permettre? ... Prétend-il que le gouvernement en achetant le Grand-Tronc-Pacifique, révoque par le fait même la dette de ce réseau envers le Grand-Tronc, selon la théorie qu'en devenant propriétaire du Grand-Tronc, vous ne pouvez pas vous devoir à vous-même, et que conséquemment les \$97,000,000 sont biffés?

L'honorable M. BEIQUE: Et les \$21,000,000 aussi.

L'honorable M. ROSS: Ce point m'a échappé dans l'examen du bill. Lorsque vous en viendrez à la clause d'arbitrage, il faudra coucher quelque disposition à l'effet qu'en estimant la valeur du Grand-Tronc-Pacifique, il faudra tenir compte de cette dette, car s'il y a fusionnement, nous serons sérieusement atteints?

L'honorable M. BEIQUE: Naturellement, j'étudie le bill, tel qu'il est. L'article II dit:

L'honorable M. CASGRAIN: C'est une quittance pour tout?

L'honorable M. BEIQUE: Pourquoi? C'est parce que le Gouvernement assume la dette du Grand-Tronc-Pacifique comme propriétaire du stock de cette compagnie, lequel stock repose dans le trésor du Grand-Tronc. Puis, j'en viens aux articles 3 et 4, qui disent:

Après le transfert ou l'attribution au Gouvernement des actions ordinaires et de priorité, ainsi que prévu aux présentes, le Gouverneur en conseil peut décréter l'abolition de la charge de séquestre du réseau du Grand Trunk Pacific Railway, ainsi que la cessation et le retrait des procédures qui s'y rattachent, engagées devant la cour de l'Echiquier du Canada.

Ledit traité doit contenir des stipulations en vue de définir les compagnies, biens et intérêts, compris dans le réseau du Grand-Tronc, et, y compris les termes et dispositions ci-après énoncés, peut contenir les autres termes et conditions non incompatibles avec les dispositions de la présente loi, que les parties peuvent arrêter.

En considération partielle de cette acquisition, le Gouvernement peut convenir de garantir le paiement:

(a) des dividendes payables semi-annuellement, à quatre pour cent par année, sur les actions garanties actuelles;

(b) de l'intérêt sur les actions-dévaluées actuelles, à mesure et à la date de leur échéance, conformément à leurs termes.

Le pouvoir que le Gouvernement prend est celui de faire un accord qui ne doit pas être incompatible avec les dispositions de la loi; et en tant qu'il s'agit de cela, je soutiens que si la loi devait demeurer telle quelle, ce droit serait complètement abrogé, et, pour les fins d'administration, il n'entretrait pas en jeu, parce que le bill suppose que le Gouvernement prend possession du Grand-Tronc-Pacifique, assume toutes ses obligations, et acquitte conséquemment les garanties du Grand-Tronc, ou bien acquitte une dette quelconque envers le Grand-Tronc ou encore s'oblige à honorer une somme quelconque due au Grand-Tronc en raison d'avances faites au Grand-Tronc-Pacifique.

Je veux aussi attirer votre attention sur un autre point relativement connexe. En raison du fait que le Gouvernement entreprend de garantir le stock garanti de 4 p. 100 et de le payer au pair en fin de compte, le Gouvernement donne une valeur à ce stock. Il lui donne valeur au pair et il donne en conséquence une valeur à toute sûreté postérieure au stock. On prétendra devant les arbitres que le Gouvernement, ayant admis que les \$60,000,000 sont au pair, a reconnu la valeur de la propriété, et cela tendra à augmenter de beaucoup l'estimation des autres stocks qui doivent être assujettis à l'arbitrage.

Voici un autre point encore sur lequel je veux appeler votre attention pendant quelques instants: la très importante question des accords de trafic. La prétention entière du Gouvernement est qu'il lui faut acquiescer le Grand-Tronc parce qu'il n'y a pas d'autre moyen d'affronter la difficulté. Si c'était vrai, l'argument serait fort; il aurait quelque vigueur; et je crois qu'il est très important de démontrer non seulement que la prétention est inexacte, mais qu'il existe à la disposition du Gouvernement des

moyens d'arriver au terme qu'il désire, et j'estime que tous ceux qui connaissent les questions ferroviaires diront qu'il est aussi facile de l'atteindre par un accord traficair de droits de passage sous l'empire de l'interpassage. On sait fort bien que pendant la guerre et pour éviter l'encombrement, il a été nécessaire de coordonner les chemins de fer du Canada. Il y avait ce qu'on appelait l'Association du Bureau de guerre pour ainsi dire, et elle prit charge des différents réseaux pour parer aux difficultés. On sait, et l'on reconnaît aussi, que le service des chemins de fer au Canada était le meilleur service du continent — très supérieur au service parallèle des Etats-Unis — et que l'Association du Bureau de guerre donna pleine et entière satisfaction.

Ce qui a bien fonctionné pendant la guerre peut aussi bien fonctionner en temps de paix, et c'est ce qui arrive. L'Association se maintient; voici quels en sont les membres:

Chemin de fer Algoma Central et Hudson.
Chemin de fer Algoma et l'Est.
Chemin de fer Atlantique, Québec et l'Ouest.
Chemin de fer Canada-Sud.
Chemin de fer national du Canada.
Chemin de fer Canadien du Pacifique.
Chemin de fer Vermont-Central.
Chemin de fer Dominion Atlantique.
Chemin de fer Esquimault et Nanaïmo.
Chemin de fer du Grand-Tronc.
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.
Chemin de fer Kettle Valley.
Chemin de fer Ottawa et New-York.
Chemin de fer Québec Central.
Chemin de fer Québec et Oriental.
Chemin de fer de Témiscouata.
Chemin de fer Témiscamingue et Nord-Ontarien.
Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.

Tous les chemins de fer du Canada sont représentés dans le bureau et l'organisme a un président d'honneur, un comité exécutif, un comité d'exploitation, avec sous-comité de transport, de service vagonnier, de roulañt, d'accord sur les salaires, de génie, et des lignes à l'ouest des Grands lacs; il compte aussi un comité de trafic, un comité financier, un sous-comité du contentieux, et même un comité de législation.

Le Bureau ferroviaire canadien de la guerre a été institué en 1917; c'était une organisation volontaire, embrassant tous les chemins de fer à vapeur faisant affaires au Canada. Il comprenait un certain nombre de comités d'experts en chemins de fer travaillant sous la direction d'un exécutif

L'hon. M. BEIQUÉ.

consistant dans les présidents des lignes principales.

Avant l'automne de 1917, les chemins de fer avaient avec succès affronté le lourd fardeau du transport des troupes et munitions, qui leur avait été confié du chef de la guerre. Il devint alors évident que si le même service devait être maintenu pendant l'hiver prochain, — et alors que les chemins de fer du Sud étaient presque épuisés, il fallait que l'efficacité des différentes compagnies fût portée à son apogée. Ceci devenait possible seulement par l'élimination des mouvements légers inutiles et du dédoublement des services trainiers et par la centralisation de la distribution des locomotives et des wagons, et par des moyens similaires, sous la direction d'un corps ayant juridiction sur toutes les lignes, et dont les connaissances et l'expérience entraînaient l'accomplissement des arrangements voulus en temps propice, et sans intervention indue dans l'exploitation locale des chemins de fer particuliers. Après plusieurs conférences entre le Gouvernement et les autorités des chemins de fer, l'organisme que je viens de décrire fut établi.

Par sa direction, le bureau a détourné le trafic des lignes encombrées; il a prêté des locomotives aux lignes qui en réclamaient; il a affecté le roulant au mouvement accentué des troupes et des munitions; il a fourni aux industries les fourgons voulus en aiguillant l'excédant d'une ligne vers une autre; il a facilité l'efficacité en surchargeant les fourgons et en réglant l'expédition et le cours du trafic.

Pour mieux protéger les transports contre l'interruption, on a conclu avec les organismes ouvriers des chemins de fer un accord par lequel, advenant un différend, les questions que les intéressés ne pouvaient régler à l'amiable entre eux étaient soumises — au lieu d'un recours à la grève ou à l'interdit — à un bureau de conciliation formé d'un nombre égal de représentants du chemin de fer et des syndicats, et dont les décisions étaient jugées définitives et obligatoires. Que, dans une période de malaise ouvrier généralisé, les chemins de fer canadiens soient demeurés virtuellement immunisés contre les grèves, voilà une raison d'hommage envers les connaissances, l'expérience et le bon sens des membres du bureau de conciliation. Il est indubitable que dans toute autre circonstance que celles de son établissement, sa fondation et son esprit eussent été impossibles.

La sagesse du plan de fonctionnement élaboré dans le Bureau ferroviaire canadien

de la guerre se manifeste dans l'accomplissement des transports au Canada en temps de guerre; car les chemins de fer n'ont dans aucun autre pays fait leur devoir avec autant de succès tout en maintenant un service suffisant pour le mouvement des marchandises et des voyageurs domestiques. Il est, aussi, digne de remarque que dans aucun autre pays le fonctionnement des réseaux n'a été laissé aux mains des exécutifs des chemins de fer.

On a dit que ce que la coopération et la coordination pouvaient accomplir pour le bien public en temps de guerre, elles les pouvaient aussi en temps de paix; et l'on voit maintenant que cette vérité s'applique au régime ferroviaire.

Pour ce qui est de fournir les fourgons et les services trainiers, et de traiter avec le Travail, choses qui sont indispensables au bien public, les chemins de fer peuvent faire plus en agissant de concert selon les besoins de l'heure, que les particuliers. Dans cette pensée les chemins de fer se sont unis en association qui remplace le bureau ferroviaire de guerre. L'association est établie selon des principes identiques à ceux du Bureau de guerre, et elle peut, par son exécutif et son comité, traiter des questions ferroviaires au point de vue de tout le pays. La nouvelle association embrasse les chemins de fer privés et ceux du Gouvernement et, comme dans le cas du Bureau de guerre, elle se compose de groupements de fonctionnaires de chemins de fer dont le programme et l'action ne sont pas entravés par les interventions externes, et assuré au Canada le maintien du service ferroviaire actuel efficace, qui n'est égalé dans aucun autre pays.

Or, honorables messieurs, voici un moyen d'éviter la difficulté; mais, en dehors de cela, je soutiens—et on l'a déjà démontré, j'en suis sûr, à la satisfaction de tous les honorables sénateurs qui ont suivi la discussion—que notre Commission des chemins de fer a tout le pouvoir voulu pour faire de même; et si elle ne l'a pas, il est facile de le lui donner. Si entre autres choses le Gouvernement craint qu'un accord de trafic avec le Grand-Tronc ne soit pas respecté, qu'est-ce qui empêche de faire cet accord de façon telle que son exécution sera confiée à trois ou quatre personnes, à une commission qui représentera les deux parties, et qui verra que cette exécution soit assurée dans l'intérêt des deux. Je soutiens qu'il est facile de pourvoir à des choses de ce genre. Le grand malheur de notre pays a été de doubler les lignes dans l'Est et dans l'Ouest. Des centaines de mille dol-

lars, des millions, et même des milliards, presque, ont été perdus par ce principe, et le plus tôt le Parlement du Canada se décidera à cesser ce gaspillage, le mieux ce sera pour tous. Je crois que tous les chemins de fer en sont venus à reconnaître que le temps est passé d'établir une seconde ligne lorsqu'il existe déjà une première ligne susceptible de donner un service convenable au public. Ce qu'il faut, c'est que, la ligne, soit-elle le Canadien-Pacifique ou le Grand-Tronc, la tête de ligne soit-elle celle-ci ou celle-là, c'est que cette ligne ou cette tête de ligne devrait être placée à la disposition, à des conditions raisonnables, de tous les chemins de fer qui peuvent en avoir besoin, et qui peuvent en réclamer l'usage pour le service public.

Je prétends que le Gouvernement tient à sa disposition tout ce qui lui permettrait d'atteindre ce but sans recourir à l'acquisition du Grand-Tronc. J'ai cité quelques œuvres du Pacifique pour le bien du pays. Je pourrais dire que le Grand-Tronc n'a pas le même passé, mais qu'il a fait beaucoup pour l'expansion économique de l'Ontario et d'une partie de Québec. Prenez le Château-Laurier seulement; n'est-ce pas là un exemple de l'initiative privée? Croyez-vous que si vous aviez une administration d'état vous auriez cet hôtel, qui fait honneur à la ville et à tout le Dominion. Effaçons un moment le Pacifique-Canadien en qualité de corporation, supposons qu'il n'ait jamais existé et que la construction et l'exploitation des chemins de fer aient été laissées au Gouvernement. Existe-t-il aujourd'hui un transcontinental au Canada? Le Nord-Ouest et la Colombie-Britannique seraient-ils constitués en quatre provinces différentes possédant des cités comme Winnipeg, Vancouver, Calgary, Edmonton, Regina, et nombre d'autres villes de moindre importance? Ces provinces seraient-elles peuplées comme elles le sont, seraient-elles devenues les greniers de l'univers? Existerait-il une série d'hôtels comme ceux qu'on a construits au coût de vingt-deux millions et demi de dollars dans tout le continent, et seraient-ils administrés comme ils le sont par la compagnie? Verriez-vous 29 paquebots et 28 cabotiers offrant un tonnage brut de 307,450 tonnes et une valeur de vingt-sept millions et demi de dollars sillonnant les mers et les lacs—formant pour ainsi dire de ce réseau une ceinture autour du globe, prenant les passagers à Londres et les transférant, toujours sous la même administration, dans presque toutes les parties de l'Orient? Verriez-vous les vastes zones de terres assainies de l'Alberta—quelque 650,000—acres qui ne valaient jadis presque

rien et qui se vendent aujourd'hui, comme terres assainies au prix de dix-huit millions et demi de dollars, pour plus de trente et un à cinquante-deux millions de dollars? Le Gouvernement aurait-il placé dix millions et demi dans l'agencement d'une ligne télégraphique commerciale? Je pourrais continuer l'énumération d'autres grands placements faits par le Pacifique-Canadien, qui ont développé le pays mieux qu'aucun gouvernement n'aurait pu le faire—immeubles de bureaux, mines de houille, scieries de traverses et de boiseries, abattoirs représentant plus de dix millions. La compagnie du Grand-Tronc ne peut pas montrer le même dossier, mais tout de même elle a un passé dont elle peut à juste titre être fière. Considérez ce que cette compagnie a fait pour l'agrandissement de notre pays par la simple expansion de son réseau en divers endroits d'importance primordiale aux Etats-Unis, ce qui constituait le meilleur moyen de créer le trafic et ce qu'aucun gouvernement n'aurait fait. La construction du Château-Laurier, qui a tant fait pour Ottawa, est encore un autre exemple à l'appui de ma thèse.

Quiconque a suivi l'expansion ferroviaire aux Etats-Unis, surtout dans l'Ouest américain, sait bien que ces régions ont été développées surtout par les chemins de fer. Le Great-Northern, le St-Paul, le Northern-Pacific, et plusieurs autres chemins de fer ont dépensé des millions et des centaines de millions pour créer des industries de leur propre desserte. Ils ont compris, il y a vingt ou vingt-cinq ans, que la prospérité de leurs propres compagnies relevait de l'encouragement donné à l'établissement d'industries, et non seulement de l'établissement des industries mais aussi bien de l'aide donnée à l'industrie agricole; et si la partie ouest des Etats-Unis est aussi développée et aussi avancée qu'elle l'est de nos jours, cela vient de l'initiative privée des compagnies ferroviaires qui desservent ces régions.

Je me résume en disant qu'à moins de trouver d'autres moyens de tourner la difficulté, il serait criminel, il serait fou, à l'époque actuelle, où le pays est écrasé sous une dette qui dépasse deux milliards, où le Gouvernement emprunte cinq cent millions de dollars pour payer le déficit de son trésor pour l'année courante seulement, où il est parfaitement établi qu'il faudra renouveler cette transaction l'an prochain et l'année suivante; il serait fou, dis-je, d'imposer au pays un nouveau milliard d'obligations supplémentaires. Je crains que nos esprits n'aient pas repris leur équilibre. Nous avons amassé de l'argent pen-

dant la guerre parce que, comme l'a dit fort bien l'honorable sénateur de Toronto, nous vendons tous nos produits à des prix exorbitants. Nous avons acquis la richesse pendant la guerre et nous nous imaginons qu'il est inutile de thésauriser, que nous pouvons continuer à dépenser de l'argent, des millions, et que cet argent sera toujours à notre disposition. Mais, les honorables sénateurs doivent comprendre que l'argent ne peut pas durer bien longtemps. Il faudra que les choses en reviennent à la normale, et nous verrons bientôt le jour—trop tôt, je le crains—où il nous faudra pratiquer l'économie la plus rigoureuse, ou bien alors nous aurons une des crises les plus violentes que l'Amérique aura connues. Je crois donc, honorables messieurs, qu'il est temps de prendre un moment d'arrêt, et de voir s'il n'existe pas quelque moyen autre que l'achat du Grand-Tronc et l'acceptation de toutes ses obligations et l'accomplissement de ces obligations. Le Gouvernement du Canada dispose d'une forte réclamation contre le Grand-Tronc. Cette réclamation dépasse des centaines de millions. Le Grand-Tronc est comptable du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne recommande pas d'écraser le Grand-Tronc, c'est une importante corporation—mais je crois qu'on peut la traiter raisonnablement et libéralement pour lui permettre de passer la crise actuelle, et de continuer son entreprise présente sans danger pour le bien public. Le Gouvernement, au lieu d'élaguer la compagnie du Grand-Tronc et d'assumer toutes les responsabilités de cette dernière, peut utiliser ses droits légitimes contre elle, afin d'obtenir un accord de trafic selon tels principes qui protégeront pleinement son propre régime à lui.

Or, honorables messieurs, j'ai résumé dans une forme concrète les différentes raisons pour lesquelles je dois combattre le bill à l'étude, et je vous les lis sans autre commentaire.

Je me prononce contre le projet actuel pour les raisons que voici:

1. Parce que la proposition implique que le Gouvernement possédera, administrera et tiendra les chemins de fer sous son contrôle, ce qui est toujours plus coûteux et moins efficace, ce qui détruit l'énergie individuelle, efface toute initiative, démoralise, et devient aux mains du Gouvernement du jour un mécanisme politique.

2. Parce que l'expérience pratique ici, aux Etats-Unis, en France, en Angleterre et dans les autres pays, a prouvé que la nationalisation des chemins de fer était ruineuse.

3. Parce que l'acquisition du Grand-Tronc augmentera énormément notre dette publi-

que déjà déconcertante, et mettra le crédit du pays en péril.

4. Parce que le manque de renseignements nous empêche de comprendre l'étendue des dépenses auxquelles le pays va s'obliger et du déficit qu'il lui faudra affronter d'année en année.

5. Parce que l'acquisition du Grand-Tronc, en plus d'imposer au Canada quelque \$970,000,000 d'obligations nouvelles, dont une bonne partie sont déjà échues ou à la veille d'échoir, implique la perte, pour le pays, de tout le capital anglais placé dans le Grand-Tronc et du crédit important que ce capital peut appuyer pour les agrandissements future de la propriété.

Laissez-moi m'arrêter ici pour vous rappeler ce que disait si judicieusement l'honorable sénateur de De Lorimier (l'hon. M. Dandurand) sur ce point, et d'attirer une fois de plus l'attention de la Chambre sur l'importance qu'il y a de conserver, dans l'intérêt même du Dominion, l'influence et le crédit des capitalistes anglais qui déjà sont intéressés envers le Grand-Tronc. On ne saurait les remplacer. L'administration et l'exploitation par l'Etat remplaceront-ils leur énergie et leur crédit? Peut-on imaginer cela sérieusement? C'est un actif des plus riches qu'on ne saurait supplanter.

6. Parce que le malaise qui règne dans les différentes sphères de la société, en raison de la guerre, rend la proposition encore plus indésirable.

7. Parce que le Grand-Tronc constituant une grande voie internationale qui possède des raccords allant jusqu'à Portland, Boston, Chicago et autres endroits des Etats-Unis, assure à notre pays un avantage industriel découlant du transport à travers le Canada d'un fort volume du trafic voyageur et marchand parti des Etats-Unis et se rendant aux Etats-Unis, et parce qu'il y a lieu d'appréhender beaucoup que le changement survenu dans la direction du Grand-Tronc n'affecte sérieusement ce trafic. A l'égalité des choses, le sentiment joue un grand rôle dans les affaires, et, en conséquence, les lignes de raccord qui jusqu'ici ont aux Etats-Unis donné du trafic au Grand-Tronc, et les expéditeurs qui ont accoutumé d'utiliser ce réseau, seront naturellement enclins à favoriser leurs propres chemins de fer plutôt qu'à achalander un régime ferroviaire administré par un gouvernement étranger.

8. Parce que la nationalisation des chemins de fer dans un pays étranger provoque des difficultés et des troubles internationaux.

9. Parce que le gouvernement acquérant toutes les actions du Grand-Tronc, ce qui entraîne la possession et la direction ou la location de plus de 1,665 milles situés ou chartés aux Etats-Unis, il s'ensuit qu'un précédent dangereux est créé en ce que la porte est ouverte au gouvernement américain pour l'adoption d'une politique qui lui ferait acquérir les actions des services d'utilités publiques au Canada—et cela serait facilité de beaucoup par le fort capital américain toujours croissant, qui est déjà placé dans notre pays. Cela pourrait être le moyen le plus rapide d'annexer le Canada aux Etats-Unis.

10. Parce que tous les avantages que le Gouvernement cherche à obtenir, par ce bill, pour le réseau des chemins de fer nationaux du Canada peuvent être assurés aussi avantageusement que par l'acquisition projetée par une entente concernant le transport, avec droits de circulation, entre les chemins de fer nationaux et la compagnie du Grand-Tronc établie d'après une base convenable. Le réseau des chemins de fer nationaux du Canada étant l'allié naturel du Grand-Tronc, il s'ensuit qu'il serait évidemment à l'avantage du Grand-Tronc d'avoir avec les chemins de fer nationaux des rapports de telle nature qu'il s'assurerait, pour le bénéfice de ses lignes, de tout le mouvement provenant des chemins de fer nationaux en destination d'endroits touchés par le réseau du Grand-Tronc dans l'Est du Canada et en certaines parties des Etats-Unis, et en retour le Grand-Tronc pourrait faire profiter les chemins de fer nationaux d'un mouvement très considérable et très profitable provenant du Canada et des Etats-Unis en destination d'endroits touchés par le réseau national.

11. Parce que si la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc venait à ne pas se rendre compte de son propre avantage pour elle d'avoir avec les chemins de fer nationaux une entente compréhensive concernant le mouvement dans le sens ci-devant indiqué, le Gouvernement, vu son droit indiscutable contre la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc pour des avances faits à cette dernière compagnie ou garanties par elle, est en mesure d'exiger une entente de cette nature, y compris l'usage en commun des voies ferrées et des têtes de lignes dans la mesure que la chose sera jugée utile ou nécessaire.

12. Parce que la garantie faite par le Gouvernement du capital-actions, garanti à 4 pour 100, qui n'est en aucune façon

une valeur garantie, ses dividendes n'étant pas cumulatifs et n'étant payables que si des fonds existent pour en justifier le paiement, après que les intérêts et le dividende auront été payés sur les valeurs de premier ordre, constitue une estimation ou une augmentation en valeur de tel capital garanti à 4 pour 100 égal à au moins de vingt à vingt-six millions de dollars au détriment des contribuables de ce pays et pour le profit des gens qui ont pu spéculer dans ces valeurs.

13. Parce que, engageant le Dominion du Canada à payer une valeur quelconque pouvant être donnée des actions dont la valeur nominale s'élève à environ \$175,000,000, mais dont la valeur n'est que de \$30,000,000 sur le marché, est un manque de prévoyance.

14. Parce que le fait que le Gouvernement reconnaît la valeur du capital garanti à 4 pour 100, vu la garantie donnée à ces mêmes actions par le Gouvernement, sera sans doute invoqué par les détenteurs des valeurs devant être soumises à l'arbitrage comme établissant un prix pour ces valeurs de beaucoup supérieur à la valeur qu'elles ont actuellement sur le marché.

15. Parce que l'adoption du présent bill comporte la prise de possession du réseau du Grand-Tronc-Pacifique et de son passif, et comporte, de plus, qu'en déterminant la valeur des actions privilégiées et des actions ordinaires de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, les arbitres devront traiter cette dernière compagnie comme si elle était libérée de sa garantie sur les obligations et autres valeurs du réseau du Grand-Tronc-Pacifique représentant la somme de \$97,304,252 et comme si la réclamation du Gouvernement pour des avances faites à la même compagnie pour le montant de \$50,543,741 avait été réglée, ce qui, naturellement, augmentera la valeur des actions soumises à l'arbitrage dans la proportion de ces deux montants.

Honorables messieurs, je n'ai qu'un mot de plus à dire. Non seulement ce bill imposerait au Gouvernement la somme fabuleuse des responsabilités que je viens de vous énumérer, mais il obligerait le Gouvernement, à une époque où il lui faut faire un appel pour des souscriptions en faveur de ses emprunts de la Victoire, à prélever une somme considérable d'argent. Si vous jetez les yeux sur la réponse qui a été faite à la demande que j'ai placée dans les ordres du jour, vous constaterez qu'il y aura une échéance le 2 mars 1921, ce qui n'est pas bien loin, de \$9,720,000; le 1er avril 1919, et conséquemment, actuellement en souffrance, de \$10,-

L'hon. M. BEIQUÉ.

000,000; le 1er juillet 1919, de \$15,000,000; sur demande, de \$6,000,000; sur demande, de \$25,587,000; soit un total de \$66,307,000, auquel montant doit s'ajouter la somme de \$23,000,000 mentionnée dans une autre partie de la réponse, ce qui fait un grand total de \$87,000,000. De sorte, que nous devons nous attendre, si le présent bill est adopté, à voir le Gouvernement obligé, avant la fin de la session, à faire voter un crédit supplémentaire pour un autre \$100,000,000, afin de rencontrer ces valeurs échues et régler le passif du Grand-Tronc.

Avant de reprendre mon siège, je désire exprimer mon appréciation sur la manière dont s'est faite la discussion sur cette question dans cette honorable Chambre, et sur le bon exemple donné par un certain nombre des membres de l'autre côté qui, oubliant leurs attaches de parti, ont répondu à l'appel du devoir envers leur conscience et leur pays, et ont choisi une ligne de conduite qu'ils croyaient être dans l'intérêt public. C'est une grande leçon pour l'avenir, pour les membres de ce côté-ci comme pour ceux de l'autre côté. Je crois que nous avons tous, règle générale, trop de partisanerie. Pour ma part, je n'en apprécie que davantage la position prise par ces honorables messieurs, parce que moi-même, en plusieurs circonstances, je me suis élevé contre le Gouvernement du jour, et j'ai toujours eu à me louer d'avoir accompli ce que je croyais être mon devoir, et d'avoir agi de manière à servir ce que je croyais être le meilleur intérêt du pays. C'est une grande leçon pour cette honorable Chambre et pour le pays en général, et de nature à augmenter l'estime du public pour cette Chambre.

L'honorable M. BELCOURT: Honorables messieurs, la Chambre siège depuis 11 heures du matin et tout le monde est bien fatigué.

Quelques honorables SENATEURS: Continuez.

L'honorable M. BELCOURT: Plusieurs honorables membres désirent prendre part au débat. Il est impossible de prendre un vote ce soir, à moins que...

Quelques honorables SENATEURS: Continuez.

L'honorable M. BELCOURT: J'en appelle au chef de la droite et non à l'arrière-banc.

L'honorable M. SCHIAFFNER: Nous en appelons à vous.

L'honorable M. BELCOURT: Je propose l'ajournement du débat.

L'honorable M. SHARPE: Honorables messieurs, je désire dire que les whips se sont entendus pour que le vote soit pris ce soir. Tous les membres des deux côtés sont présents. Je crois qu'il n'est que juste que nous finissions ce soir et que la question soit mise au vote.

L'honorable M. BELCOURT: Je propose l'ajournement du débat.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable monsieur de Halifax peut continuer.

L'honorable M. ROCHE: Quelques honorables messieurs du parti opposé ont leur jugement influencé par une analyse erronée; ils croient qu'il y a une ressemblance entre le Transcontinental et le Grand-Tronc. Le Transcontinental, maintenant le chemin de fer Canadian-Northern, est un rival du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique. Le chemin de fer emprunta de l'argent de tous ceux de qui il pouvait en emprunter et de toutes les institutions qui avaient de l'argent à prêter. Il emprunta une somme considérable de l'une de nos banques importantes, et le motif puissant qui fut invoqué auprès du Gouvernement pour le décider à acquérir le chemin de fer, c'est que cette puissante institution, s'il en était autrement, serait tellement embarrassée qu'il lui faudrait cesser ses opérations et que la faillite de cette banque importante ruinerait la réputation du Canada. Le chemin de fer était à bout de ressources et nous en avons fait l'acquisition. Après l'avoir acheté et lorsque les manifestations de joie furent dans une certaine mesure calmées, nous avons examiné ce qui avait été fait et nous avons constaté que la précieuse acquisition que nous avions obtenue au prix de tant de sacrifices, de sentiment et d'argent, manquait d'objectif, manquait de coordination, manquait de lignes d'alimentation, et que ses têtes de ligne étaient une farce, et que le chemin de fer n'était rien autre chose qu'une énorme masse de dettes et d'obligations. De fait, il ressemblait au fusil du sauvage: sans mécanisme, monture ou canon. Mais le chemin de fer du Grand-Tronc était dans des conditions différentes. Il était dans un état satisfaisant. Il avait toujours été administré avec sagesse et économie. Les serviteurs du chemin de fer étaient actifs et veillaient aux affaires. Le chemin de fer était populaire dans l'Ontario et dans Québec. Il était d'un grand avantage pour la province d'Ontario relativement à son commerce, et il contribuait largement, par le transport de ses produits et de ses voyageurs, et en offrant d'autres facilités, à la prospérité de la grande province d'Ontario.

De plus, nous avons trois lignes de chemin de fer dans l'Ouest: nous avons le Grand-Tronc-Pacifique; nous avons le Canadian-Northern, et nous avons le Pacifique-Canadien—assez de concurrence pour répondre à tous les besoins du commerce de l'Ouest. En l'année 1918 les recettes brutes du chemin de fer du Grand-Tronc ont été de \$53,000,000; les dépenses au compte des opérations ont été de \$46,000,000; soit un surplus de \$7,000,000. Contre ce montant il y avait des obligations fixes de \$11,000,000, ce qui laissait un déficit de \$4,000,000. Jusqu'au mois de juin 1919, les recettes du Grand-Tronc ont été de \$63,000,000; les dépenses au compte des opérations ont été de \$53,000,000, laissant un surplus de \$10,000,000. Contre ce montant il y avait des obligations fixes de \$12,000,000, laissant un déficit de \$2,000,000. De sorte que dans une année la compagnie du Grand-Tronc avait amélioré sa situation financière dans la mesure de \$2,000,000.

Je pose donc la question à ces honorables messieurs qui sont si pressés pour faire acheter le chemin de fer du Grand-Tronc: est-ce que le Gouvernement pourrait exploiter le chemin de fer du Grand-Tronc avec profit? S'il pouvait administrer cette ligne de chemin de fer de manière à servir les intérêts du pays et faire de l'argent, pourquoi la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, qui est si bien dirigée, ne pourrait-elle pas tenir bon et faire de l'argent elle aussi, pourvu qu'il n'y ait point de guerre, comme la dernière qui a été la cause du déficit et des pertes—qui a paralysé les affaires, qui a empêché les gens de voyager et qui a réduit les ressources et les revenus du chemin de fer du Grand-Tronc?

Dans l'autre Chambre je crois qu'il a été affirmé—et je crois que la chose a reçu une certaine publicité dans la presse—que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc avait refusé de prendre l'administration du Grand-Tronc-Pacifique parce qu'elle avait été informée que le chemin de fer aurait pu être construit pour \$13,000,000; mais lorsque les comptes ont été vérifiés une fois la construction de la ligne terminée elle a constaté que le chemin allait coûter \$200,000,000, et que cette grande différence entre les \$13,000,000 et les \$200,000,000 l'a effrayée et elle a refusé de prendre le chemin de fer. Maintenant, voulez-vous prétendre que deux gérants rusés et habiles comme Charles W. Hays et William Wainwright, deux hommes aussi expérimentés en matière de chemins de fer qu'il ne s'en peut trouver sur le continent, s'occupant d'exploitation de voies ferrées, de réparations de lignes de chemins de fer, de construction

de voies nouvelles pour les compagnies de chemin de fer, de l'achat d'embranchements, de l'administration de lignes de chemin de fer, et de toutes les dépenses se rattachant à ces services divers, auraient été assez aveuglés pour croire que ce qui devait coûter \$13,000,000 à construire coûte \$200,000,000? Mais, c'est inconcevable. Quels sont les faits? Le chemin de fer ne pouvait être exploité parce que le Gouvernement, entre Dandurand et Pocohontas, avait enlevé les rails sur une distance de cinq milles. Vous ne pouvez pas transporter des marchandises ou des voyageurs sur un espace de cinq milles où il n'y a pas de rails. Voilà la raison pour laquelle le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas été exploité—non pas parce que la compagnie avait été trompée au sujet du coût de l'entreprise, mais bien parce que c'était une impossibilité physique, puisque les rails avaient été enlevés, de faire circuler des wagons ou d'exploiter le chemin sur une ligne ininterrompue. L'on me dit que les rails ont été expédiés en France? Sont-ils jamais revenus? Où sont-ils?

On nous dit de plus que la compagnie a refusé de se charger de l'administration d'un chemin de fer transcontinental parce que le Gouvernement avait augmenté la rampe de la voie ferrée. Quelques adversaires du chemin de fer du Grand-Tronc disent que le chemin de fer avait coûté si cher et que l'expérience d'y faire circuler des trains signifiait des frais si considérables que le Grand-Tronc se dégagea d'une entreprise aussi coûteuse et aussi onéreuse. J'ignore si le Gouvernement avait raison d'augmenter la rampe; mais c'est là la raison, autant que j'ai pu m'en rendre compte, pour laquelle la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc n'a pas entrepris l'exploitation de chemin de fer transcontinental.

Je crois qu'en vue d'abrèger la discussion, en tant que la chose me concerne, et afin d'aborder la question qui est devant nous, il faut se demander: Que se propose-t-on de faire? Je crois que tous les membres de cette Chambre seront d'opinion que, pour un projet de cette importance, l'entente servant de base aux négociations en marche et devant aboutir à une conclusion finale suivie d'une convention déterminée aurait dû être soumise au jugement de cette Chambre; parce que nous savons tous que deux ou trois mots insérés dans cette entente peut modifier toute la proposition dans son application; et si quelques messieurs avaient connaissance que ces mots y sont contenus ils repousseraient immédiatement la proposition comme étant un projet impraticable

L'hon. M. ROCHE.

dont le caractère même le rendrait inacceptable au Parlement du Canada.

Le chef du Gouvernement, comme c'est son habitude, a fait un discours très au point, mais il n'a pas dit un mot au sujet des détails principaux ou des parties essentielles du projet. Après avoir discoursé sur des lieux communs, il s'est rendu dans l'Uttopie se régaland de rêves. Il fut suivi par le ministre du Travail, et nous pensions tous que ce dernier allait nous faire un exposé du côté financier de cette question. Mais il nous a donné des détails concernant certains chemins de fer aux Etats-Unis, et pris son élan par une tangente pour nous décrire le nombre de wagons à chargement complet qui sortaient des Etats-Unis, et le nombre de wagons vides ou demi-vides descendant vers Scowhagan, ou vers quelque autre de ces endroits obscurs du Maine ou de Vermont. De sorte que nous sommes sans renseignements relativement à la proposition qui nous est soumise. S'il y a méprise, s'il survient quelque doute, s'il se commet quelque erreur, c'est dû au fait que le chef du gouvernement en cette Chambre, lui habituellement si clair et si persuasif, s'est abstenu, je crois, s'est abstenu à dessein, de nous donner les renseignements qui auraient pu satisfaire notre curiosité et nous permettre de nous faire une opinion au sujet de cette question, et il nous a laissés dans le doute relativement à la nature réelle du projet.

Nous avons entendu cet après-midi des opinions différentes relativement au passif, variant de \$268,000,000 à \$900,000,000, dont le Canada se rendra responsable. Maintenant, voyons ce qui en est. En premier lieu il y a \$60,000,000 de capital garanti. Je me permets de croire que ces \$60,000,000 de capital garanti aura une valeur au pair et que nous paierons sur ce montant un intérêt de 4 pour 100, soit \$2,500,000. Il y a le capital privilégié s'élevant à \$60,000,000 dont la valeur sera décidée par des arbitres. C'est mon idée, vu les circonstances et tenant compte, dans une certaine mesure, du développement des affaires de la compagnie ainsi que de ses progrès futurs, que ce capital peut être évalué à \$50,000,000; et ce montant à 4 pour 100 représente \$2,000,000. Puis nous avons de \$110,000,000 à \$115,000,000 d'actions ordinaires; et vu qu'un précédent a été créé au cours de l'évaluation du capital-actions du Canadian-Northern, je crois qu'il est probable que les estimateurs leur donneront une valeur minimum de dix cents; de sorte que nous avons de ce chef \$11,000,000. Par conséquent cette proposition comporte le paiement d'un intérêt annuel d'environ \$5,000,000.

L'honorable monsieur dit que ce n'est qu'une bagatelle—que c'est une acquisition à bon marché. Quelquefois nous blâmons le beau sexe parce qu'il court les magasins en quête d'occasions et qu'il achète des effets dont il a nullement besoin, et nous croyons que cela est dû à l'étourderie de la femme. Mais nous ne devrions rien acheter pour le Canada pour la seule raison que c'est bon marché; nous ne devrions pas l'acheter à moins que ce ne soit au grand avantage du peuple de ce pays, ou parce que le pays en a réellement besoin. Maintenant, si le Gouvernement achète ce capital-actions il aura à payer \$60,000,000 pour le capital garanti, \$50,000,000 pour le capital privilégié, et \$10,000,000 ou \$11,000,000 pour les autres actions, soit en tout une somme de \$130,000,000.

Au sujet du capital garanti, j'aimerais à vous le demander, qui l'a garanti? Rappelez-vous que ce capital-actions a été vendu à Londres, et qu'il tombe sous l'effet de la loi anglaise et des dispositions de la Loi dite "Companies Act" en Angleterre, et non sous l'effet des lois canadiennes. Un homme obtient pour peut-être un millier de livres de ces actions et voici comment les choses se passent. Une compagnie désirant obtenir un prêt d'argent ou ayant des actions à émettre, s'adressera à un courtier. Elle lui dira le montant des actions à vendre et le taux, et elle lui demandera de les mettre sur le marché. Ces actions peuvent être publiées à la Bourse. Cet homme se présente à un autre courtier et lui dit: "J'ai une bonne affaire ici—du capital-actions garanti à 4 pour 100, à 90, 98, ou n'importe quel autre taux; j'en accepterai le quart." A prend un huitième; B prend un huitième; C prend un quart, et ainsi de suite jusqu'à ce que le tout soit pris. Ces messieurs ne gardent pas toutes ces actions; ils sortent et les distribuent à leurs clients. Ces clients sont peut-être des femmes, ou peut-être des hommes, des coloniaux en retraite ou d'autres, et cela peut être divisé entre une centaine, ou plus, de porteurs d'actions. Comment allez-vous rentrer en possession de ces actions qui sont dans les mains de ces gens à moins que vous ne les rachetiez. Le détenteur d'un millier de livres d'actions dira: "Oh! vous voulez me payer 4 pour 100 d'intérêt! Ce n'est pas cela que je veux. Je veux réaliser la valeur de mes actions. J'ai payé huit cent souverains pour ces actions et je veux que l'on m'en rende huit cents souverains." Avant que le Gouvernement n'en finisse avec cet arrangement je crois qu'il se verra dans la nécessité de racheter toutes ces actions et de payer comptant. Eh bien s'il lui faut

payer comptant, cela voudra dire qu'il faudra trouver la somme de \$125,000,000, ou environ. On a discuté dans cette Chambre un peu la question des mérites respectifs de la propriété privée et de la nationalisation. Il est admis qu'au commencement d'une entreprise l'administration privée est la meilleure, parce qu'elle comporte une surveillance plus étroite et parce que les affaires sont probablement administrées avec plus d'économie, et pour d'autres raisons. S'il s'agit d'une entreprise qui est trop considérable pour le capital privé, il devient quelquefois nécessaire aux gouvernements d'intervenir, et l'Etat doit se charger de l'administration et fournir le capital. La grande difficulté avec les entreprises privées, c'est que dans les périodes difficiles le capital des propriétaires peut devenir insuffisant, et ils peuvent se trouver dans l'embarras et peut-être dans l'obligation de liquider justement à cause des besoins pressants qui surviennent à un moment particulier. Il n'y aurait pas lieu peut-être de s'opposer à la nationalisation à moins qu'il n'y eût quelque grand empêchement, ou quelque embarras ou obstacle à l'administration par le gouvernement. Lorsque le ministre porta la parole devant la Chambre j'ai été peiné de l'entendre dire que sir Wilfrid Laurier avait créé un précédent pour l'acquisition de ce chemin de fer, parce qu'il avait construit, ou fait construire le chemin de fer avec l'argent du gouvernement et au compte général. Il prit soin que l'exploitation en fût laissée aux mains du Grand-Tronc. Sa proposition était que le chemin fût la propriété de l'Etat, mais l'administration étant confiée à une institution privée; mais ce projet, comme je l'entends, comporte que la propriété sera aux mains d'intérêts privés et l'exploitation confiée au gouvernement—le renversement complet de la proposition établie par sir Wilfrid Laurier.

Le grand obstacle qui existe dans le cas présent et qui peut être invoqué contre le principe de la nationalisation, c'est l'énorme montant de dettes qui ont été encourues par le Gouvernement, qui ont embarrassé le Gouvernement et sous lesquelles il chancelle. Voilà une raison pour laquelle le Gouvernement ne devrait pas se lancer dans aucune entreprise avant de s'être assuré que le pays peut en supporter la dépense sans en souffrir et sans nuire aux principales industries et entreprises du peuple de ce pays.

Maintenant, voyons quelles sont ces obligations. Le sous-ministre des Finances a déclaré que le Canada devra trouver cette année \$102,000,000 pour payer des intérêts,

et il dit qu'à l'heure présente la dette du Gouvernement est \$2,000,000,000. Interrogé, le ministre des Finances a porté le montant des intérêts annuels à \$115,000,000. Il a été déclaré à la Chambre des Communes que la dette reconnue du pays était de \$2,200,000,000.

Voyons maintenant ce que nous avons à rencontrer. En premier lieu, il y a le côté militaire. Nous commençons avec nos \$2,200,000,000, et nos \$115,000,000 d'intérêts, et nous ajoutons à cela \$60,000,000 pour les soldats; \$40,000,000 sont portés au budget, mais j'oserais dire qu'avant de contenter les soldats il faudra \$20,000,000 de plus que cette somme. Puis, pour le Grand-Tronc nous aurons besoin de \$30,000,000 pour améliorations et matériel roulant, et le montant de l'intérêt, de \$50,000,000 à \$60,000,000 qu'il nous faudra peut-être rencontrer, nous conduisent à la somme de \$95,000,000.

S'il faut payer les actions ordinaires et les autres actions il nous faudra déboursier plus de \$60,000,000. Nous aurons ensuite le déficit qui résultera de l'exploitation de ces chemins de fer, déficit de plus de \$15,000,000 ou de \$20,000,000 — certains prétendent qu'il atteindra un chiffre beaucoup plus considérable que cela, mais je l'ai placé au plus bas chiffre possible. Il nous faudra ensuite déboursier au moins \$50,000,000 pour la marine. Lord Jellicoe, au cours de son voyage autour du monde, est passé par l'Australie et a tracé un programme à ce pays qui l'obligera à dépenser une somme égale, sinon supérieure à celle que j'ai indiquée; il passera par ici, et l'an prochain on nous demandera de voter \$50,000,000 pour la marine. Puis, pour la Ligue des Nations, il nous faudra voter au moins \$10,000,000 de plus; nous nous sommes engagés à cela. Bonar Law a déclaré, l'autre jour, au Parlement anglais, que le gouvernement anglais avait été obligé de donner \$900,000,000 à la Russie, et il nous faudra payer notre part de cette somme. Nous sommes en guerre avec la Russie aujourd'hui. La flotte britannique bombarde la capitale de la Russie. La guerre n'est pas terminée. Il y a de grandes et de petites guerres, et, maintenant que nous nous sommes engagés, il nous faudra en subir les conséquences. Bonar Law a également déclaré que le Dominion devait de fortes sommes. Que voulait-il dire par cela? Nous avons un petit compte à régler pour l'entretien de nos troupes d'occupation en Allemagne; nous en avons un autre pour le transport de nos soldats et un dernier pour leur entretien en Angleterre.

L'hon. M. ROCHE.

L'honorable M. CASGRAIN: Et toutes les munitions.

L'honorable M. ROCHE: Nous sommes au courant de ces choses, et nous avons tous les comptes que le Canada doit ou gouvernement anglais. Il est vrai que nous avons eu la générosité de prêter au gouvernement anglais une somme considérable pour l'achat de notre blé. Est-ce que cela ne servira pas à payer la dette que nous avons contractée vis-à-vis de l'Angleterre pour l'entretien et le transport de nos troupes, et pour les vastes opérations auxquelles nous avons pris part. Cela contrebalancera les \$125,000,000, ou le montant quelconque que nous avons avancé au gouvernement anglais pour l'achat de notre blé. Passons maintenant à la question du blé. Nous allons être assez généreux pour maintenir le prix du blé élevé, et j'oserais dire que le Gouvernement devra déboursier, au moins, dix millions de plus pour maintenir le prix du blé élevé. Faites l'addition de ces petites sommes et vous constaterez qu'il faudra ajouter encore \$200,000,000 à notre \$2,200,000,000, et des sommes considérables en plus de cela.

Je ne parlerai pas de la dette du Grand-Tronc. Je ne m'arrêterai pas à l'exactitude ou à l'inexactitude des chiffres qui nous ont été donnés; mais je vous ferai remarquer que le montant du capital-actions, des placements, et des obligations atteint le chiffre de \$268,000,000, d'après les calculs de l'honorable représentant de Sainte-Catherine, et de \$900,000,000, d'après les calculs de l'honorable sénateur qui vous a parlé avant moi. Je prends donc la moyenne de ces deux chiffres, et je dis que la dette est de \$455,137,000.

L'honorable M. DOMVILLE: Le peuple ne comprend rien à vos centaines de millions; qu'entendez-vous par cela?

L'honorable M. ROCHE: Nous parlons de mille millions, et non de centaines de millions. Maintenant, j'abrègerai mon petit discours, qui contient, à mon avis, plusieurs sujets sur lesquels les honorables membres de la droite pourront méditer, bien que je ne crois pas pouvoir modifier leur opinion. Voyons ce qu'il nous faudra réellement payer. Je hasarderai une prédiction en ce jour de novembre, à savoir, que lorsque tous les comptes seront présentés et que l'on en aura fait l'addition nous aurons une dette de trois mille millions, et des intérêts de \$150,000,000 à \$175,000,000 à payer tous les ans. Lorsque nous sommes acculés à une telle position, sommes-nous en mesure de

nous lancer dans une spéculation qui nous demande d'engager des sommes aussi considérables. C'est une question qui devrait être soumise à des hommes d'affaires prudents et sensés. Il est bien vrai que le Canada peut supporter tout cela. J'ai souvent entendu mon honorable ami de Crompton (l'honorable M. Pope) discourir en cette Chambre dans son style pompeux sur les ressources illimitées du Canada. C'est un sujet qui relève des journalistes. On a parlé des ressources illimitées et inépuisables du Canada dans les journaux. Nos ressources ne sont pas inépuisables ni illimitées. Elles ont de la valeur et sont considérables. Elles suffiront si elles sont utilisées et exploitées avec économie. Nous avons une étendue considérable de terrain agricole d'une grande valeur, la plus grande richesse dont un pays puisse être gratifié. Nous n'en connaissons pas la valeur exacte. Nous ne pouvons pas dire que ce terrain vaut tant l'acre, car ce serait un calcul trompeur. Nous avons la richesse de nos forêts, les produits du sol, nous avons aussi ce que renferme le sol — les mines; nous avons un bon climat et un peuple énergique; nous avons dans l'est de grandes richesses des mers, des forêts et des mines. Nous possédons presque toutes les richesses dont un pays peut être gratifié par la nature; mais il faut exploiter ces ressources avec économie. Il faut les développer. Il faut que le pays ait le temps de payer les immenses déboursés qu'il vient de faire et d'alléger le fardeau dont il est chargé; et, en temps normal, les efforts de notre peuple suffiront à développer entièrement nos ressources et à augmenter le magnifique héritage que nous avons en ce pays.

Maintenant, comment transformera-t-on cette richesse de matériaux en argent, et de quelle façon le Gouvernement l'utilisera-t-il. De quelle manière pouvons-nous procéder, et quels sont les moyens à notre disposition? En premier lieu nous avons l'impôt sur le revenu. C'est une usurpation du passé, une violation des droits des provinces aux taxes directes. C'est une mesure de guerre à laquelle le peuple s'est soumis. Mais peut-on continuer une imposition de ce genre et la considérer comme une des ressources du Canada? Nous savons que le peuple y est opposé, et qu'il a hâte de voir poindre le jour où elle disparaîtra, parce que c'est une mesure rigoureuse pour les personnes dont les ressources sont limitées, et que c'est une grande exaction sur l'industrie que de lui prendre dix, vingt, trente, quarante ou cinquante pour cent de ses profits; mais c'est un impôt qui pèse en-

core plus lourdement sur les personnes qui perçoivent les revenus d'une ou deux maisons, ou d'une petite somme d'argent engagée d'une façon quelconque. Cet impôt les presse, et, avec le coût élevé de la vie, elles sont obligées de renoncer à toutes les douceurs, et la vie est un fardeau pour elles. L'ex-ministre des Finances sentait quel fardeau cet impôt était pour le peuple. Il a déclaré qu'on ne pourrait pas le maintenir ou le continuer, parce que le peuple s'apercevait que la vie était plus chère au Canada qu'en Angleterre; et si le coût de la vie est plus élevé au Canada qu'aux Etats-Unis, alors il pourrait se faire qu'un grand nombre de personnes qui sont obligées de payer ces taxes, qui sont pressurées par ces impôts se préparent à quitter le pays dès qu'on fera disparaître les restrictions qui les empêchent d'immigrer. Il ne peut pas en être autrement.

Mais notre pays compte surtout sur le tarif pour obtenir les revenus nécessaires. Il est évident que nous avons perdu les revenus provenant de l'impôt sur les liqueurs. Cet impôt était très rémunérateur et apportait de grosses sommes au Trésor. Il est pratiquement disparu. Mais la source principale des revenus du Gouvernement consiste en la taxe ad valorem. Les impôts spécifiques rapportent de grosses sommes d'argent, mais il n'en reste pas moins vrai que l'impôt ad valorem est la plus grande source de revenu du pays. L'impôt sur un objet ou un instrument quelconque est, disons, de trente cinq pour cent. Cet article ou cet instrument importé des Etats-Unis en Canada avant la guerre était frappé d'un impôt de \$35 s'il était évalué à \$100. Il faudrait payer un impôt de \$70 sur ce même article si on l'importait en Canada aujourd'hui, en plus de l'impôt de guerre. Il est évident que ces impôts ne peuvent pas être maintenus. Cette source de revenu sera grandement amoindrie avec la baisse des prix. Si les prix reviennent à l'état normal, le Gouvernement perdra un quart du revenu qu'il retirait de ces impôts. Il faut tenir compte de cela. Cet impôt ne peut pas être maintenu. Nous importons beaucoup des Etats-Unis, et le prix des marchandises est très élevé. Ce sont les impôts dont sont frappés ces importations, en plus des impôts spécifiques, qui produisent la plus grande partie des revenus du Canada. Un revenu suffisant de ce côté nous permettrait de faire face à nos obligations. Mais quelle est réellement notre situation? La Grande-Bretagne fait des efforts pour augmenter le volume de son commerce avec les colonies. Des émissaires de la Grande-

Bretagne sont ici en ce moment pour essayer de poser les bases d'une convention commerciale intérimaire. La marchandise importée de la Grande-Bretagne au cours des prochains douze mois coûtera probablement de 75 à 100 pour 100 plus cher que la même marchandise importée des Etats-Unis, mais la marchandise anglaise bénéficie d'une diminution de 50 pour 100 sur le tarif imposé sur la marchandise américaine. Ainsi nous perdrons une grande partie de notre revenu, et nous serons obligés de tourner nos regards d'un autre côté afin de découvrir des sources de revenus suffisants pour faire face aux déboursés que nous nous sommes engagés à faire, et à ceux que l'on nous propose.

J'affirme que c'est le devoir des hommes sages et des hommes d'Etat de ne pas proposer ou appuyer les mesures, spéculations ou entreprises qui demandent de grosses sommes d'argent. Je déclare que le moyen le plus sage est de rester où nous en sommes, d'essayer de faire suffire nos ressources à nos déboursés, d'alléger le fardeau que le peuple est obligé de porter, et de rembourser si possible une partie de la dette que nous avons contractée. Nous avons emprunté deux milliards, et nous devons ce montant en ce moment. Si en faisant ces emprunts de guerre on avait créé en même temps un fonds d'amortissement, on aurait pu avec un fonds d'amortissement d'un pour-cent payer cette dette en quatre-vingt-dix ans; mais nous n'avons pas de surplus de revenu que nous pourrions appliquer à un fonds d'amortissement pour payer cette dette. Cette immense dette de 3,000 millions nous reste sur les épaules pour toujours, et nous allons nous lancer dans les spéculations qui demanderaient cent, deux cents ou cinq cents millions. Il nous faut faire face à cette épouvantable dette, et il faudra que toutes les industries et les énergies du Canada fassent de grands efforts pour produire les revenus dont aura besoin le pays pour ne pas se trouver dans l'embarras.

Examinons pendant un instant quels seront les effets de l'acquisition du Grand-Tronc. Elle aura tout d'abord pour effet de faire augmenter le personnel de la commission. Il faudra y ajouter des membres. Puis, de nouveau, il faudra nommer des fonctionnaires à traitements élevés. Nous avons entendu l'autre jour quels étaient les salaires exigés dans ce pays par les hommes d'expérience compétents. Nous aurons de nouveaux fonctionnaires, et il faudra augmenter le nombre des fonction-

naires des chemins de fer de l'Etat. Le fonctionnaire qui sera nommé se dira en lui-même: "Je ferai tout mon devoir, mais je ne serai pas obligé, comme le sont les officiers d'une compagnie privée, de faire du zèle et d'exercer de la surveillance ou d'être actif et de faire toutes sortes de choses de ce genre." Il accomplit son devoir; mais il n'est pas stimulé comme le sont les officiers d'une compagnie privée par le fait que s'il ne travaille pas de manière que toute l'entreprise en bénéficie il devra abandonner sa position, quelle qu'elle soit. Il nous faudra donc augmenter le nombre des fonctionnaires. Nous savons que la situation ouvrière au pays est troublée, et le même état de choses se fait sentir dans les autres pays, et il est très probable qu'avec les nouveaux règlements concernant la journée de huit heures et de six heures il faudra augmenter le nombre des employés des chemins de fer. En conséquence les frais d'exploitation du chemin de fer seront de beaucoup augmentés parce qu'il sera devenu la propriété de l'Etat. Il faut considérer toutes ces questions, et elles ont plus d'importance, elle sont d'un intérêt plus immédiat, plus considérable que vous seriez portés à le croire d'après mes paroles, car je n'ai fait que toucher à la question. Tous les membres présents reconnaissent que tels seront les effets, et qu'ils ne feront que s'accroître avec le temps. Les frais d'exploitation d'un chemin de fer d'Etat sont toujours beaucoup plus considérables que ceux d'une compagnie privée. Quel sera l'effet, en général, sur le pays?

Quel sera l'effet sur les Provinces maritimes? J'ai entendu avec regret le chef du Gouvernement dire que la construction du Transcontinental avait été une bévue. C'est un gros mot à employer en ce qui concerne un chemin de fer sur lequel nous, des provinces de l'Est, fondons de grandes espérances, un chemin de fer sur les effets bienfaisants duquel nous comptons pour améliorer notre situation et accroître la richesse de notre peuple. Je constate, d'après les remarques du chef de l'opposition et du ministre qui l'a suivi, qu'on a l'intention d'améliorer les chemins de fer au sud de la frontière, de se servir de Portland et d'autres endroits aux Etats-Unis de préférence aux chemins de fer plus au nord. On abandonnera la ligne de la Baie d'Hudson. On n'exploitera pas le Transcontinental en hiver, et toute notre attention, toutes nos activités et toutes nos énergies seront consacrées au développement des lignes du sud, si le Gouverne-

ment achète le Grand-Tronc; et nous serons amèrement désappointés dans les choses sur lesquelles nous fondions tant d'espérance. On négligera les ports de Saint-Jean et d'Halifax, parce qu'on donnera la préférence à Portland et à d'autres endroits aux Etats-Unis qui sont reliés au Grand-Tronc. Quels sont les faits? Le magnifique port d'Halifax a sauvé l'Empire Britannique l'hiver dernier. Il y avait une centaine de transports dans le port d'Halifax, port protégé par les terres, qui attendaient les bateaux convoyeurs—c'étaient des vaisseaux neutres et des vaisseaux anglais. Les convoyeurs sont arrivés et ont escorté ces transports pendant la traversée de l'Atlantique; et à ce moment critique, alors que l'amiral Jellicoe et les autres potentats de l'Angleterre proposaient la cessation des hostilités, Halifax les sauva, parce que les aliments destinés à l'Angleterre avaient été gardés en sûreté à Halifax, et furent ensuite transportés aux Iles Britanniques. Halifax nous donne également sa valeur, lorsqu'il y a des grèves de débardeurs à New-York. Les gros transatlantiques qui ont l'habitude de se rendre au port de la reine du commerce de l'Amérique se dirigent alors vers Halifax.

On a essayé d'effrayer cette Chambre avec la chimère de l'acquisition du Grand-Tronc par le Pacifique-Canadien. Serait-ce une si grande calamité si le Pacifique-Canadien absorbait le Grand-Tronc? Pourrait-il se servir de Portland et des Etats-Unis sur une plus grande échelle que le Grand-Tronc. Serait-ce une calamité si épouvantable. Nous avons la concurrence du Pacifique-Canadien; nous avons la concurrence du Grand-Tronc; nous avons la concurrence du Transcontinental; tous se rendant au port de Saint-Jean. Nous espérons nous rendre au port d'Halifax et à Sydney et à d'autres endroits dans l'Est. Pourquoi alors craindre l'achat du Grand-Tronc par le Pacifique-Canadien? Mais le Pacifique-Canadien n'a aucunement l'intention d'absorber le Grand-Tronc. Il a fait entrer sa ligne et établi ses entrepôts dans le port de Saint-Jean. Il en est entièrement satisfait; et s'il n'y trouvait pas tout l'espace qu'il lui faut il pourrait se rendre à Halifax, où il y a assez d'espace pour recevoir tous les vaisseaux du monde.

En définitive on nous lance un défi. Quel est ce défi? "Quel est votre alternative?" Nous répondons à cela, la tête haute, vous n'avez aucunement prouvé la nécessité de l'achat du Grand-Tronc. Vous

dites: C'est le peuple qui le demande, et nous vous disons: Ne traversez pas le gouffre, n'essayez pas de franchir l'abîme; le torrent impétueux vous guette au-dessous; restez sur la terre ferme; attendez le développement du pays; laissez le fermier et l'artisan grouper leurs efforts et faire rendre aux champs et aux ateliers les produits dont nous avons besoin; laissez tourner les roues de l'industrie, laissez le pêcheur tirer la richesse de la profondeur de l'océan; laissez la nature et la science travailler pour vous; et si vous attendez jusqu'à ce que ces ressources soient développées et que l'effet se fasse sentir sur les chemins de fer, vous n'aurez alors rien à craindre.

NOUVEAU SENATEUR PRESENTE.

L'honorable GERALD VERNER WHITE, de Pembroke, Ontario, est présenté par l'honorable sir James Lougheed et l'honorable M. Sharpe, et prend son siège.

BILL CONCERNANT L'ACQUISITION DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

LE DEBAT SE CONTINUE.

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Je n'ai pas l'intention d'être long dans les remarques que je ferai devant cette Chambre sur cette très importante question. J'avoue que c'est avec hésitation que je m'approche de l'urne pour y déposer mon vote. Mais j'ai acquis une certaine confiance dans la décision que j'ai prise après avoir écouté les discours prononcés en cette Chambre et lu ceux de l'autre Chambre.

J'étais opposé à ce bill parce que mon expérience m'avait ôté toute confiance dans la nationalisation. J'ai vu quels ont été les résultats de la nationalisation dans ce pays et j'ai lu des rapports autorisés sur les résultats obtenus dans d'autres pays, et je n'ai pas rencontré un seul exemple d'une entreprise purement commerciale où la nationalisation, soit en Angleterre, en France, en Allemagne, aux Etats-Unis ou au Canada, ait été un succès. Un individu bien renseigné et digne de foi a écrit une série d'articles au cours des derniers dix-huit mois dans un des grands magazines anglais sur les projets de municipalisation ou de nationalisation les plus importants tentés en Angleterre, et après avoir étudié sérieusement la question il en est venu à la conclusion que ces projets avaient été une faillite au point de vue commercial. Je sais de bonne source que, nulle part au monde, l'industrie du téléphone a progressé lorsqu'elle était entre les mains de l'Etat; que

toutes les améliorations ont été faites par des compagnies privées.

Un membre de cette Chambre devrait, à l'exemple de M. Balfour, ne jamais lire les journaux lorsqu'il veut prendre une décision sur une question comme celle que nous discutons en ce moment, car il n'y trouvera que dénigrement et remarques injurieuses à l'adresse de ceux qui sont opposés à la nationalisation et on leur attribuera toutes sortes de motifs inavouables. Je crois au vieil adage qui dit qu'on attrape plus facilement les mouches avec du sucre qu'avec du vinaigre, et je ne peux pas comprendre comment il se fait que les avocats de la nationalisation attribuent toujours des motifs inavouables à ceux qui leur sont opposés, ou prétendent qu'ils sont liés aux gros-intérêts. Car je veux leur assurer qu'il y a en ce monde des hommes qui sont convaincus que la nationalisation n'est pas une chose désirable, et que tous ceux qui y sont opposés ne sont pas vendus. Je m'attribue encore certaines vertus, et je crois sincèrement ne pas être la chose d'aucun intérêt.

Quoi qu'il en soit, si ce projet comportait le commencement de la nationalisation au Canada, je voterais contre ce projet, car je croirais commettre une injustice envers mon pays en encourageant le Gouvernement du Canada à se lancer dans des entreprises commerciales. Mais je considère que la question est toute autre. Je considère qu'il s'agit en ce moment de sortir d'une situation embarrassante. Telle est la situation du Canada, comme on l'a dit et répété sur tous les tons, et je n'ai pas l'intention de recommencer le combat et de frapper ceux qui sont à terre. Il s'agit maintenant de savoir s'il est dans l'intérêt public, comme l'un de mes collègues l'a dit l'autre jour, de réunir ces deux tronçons à un corps.

Nous avons deux grands réseaux ou lignes de chemin de fer. On peut difficilement les qualifier du nom de réseau. Le Gouvernement prétend, et c'est sur lui que retombe la responsabilité, qu'on ne peut pas exploiter ces deux tronçons avec succès à moins que l'on n'achète le réseau du Grand-Tronc. Le Gouvernement a assumé cette responsabilité. Nous n'avons rien à voir dans la ligne de conduite que doit suivre le Canada; c'est le Gouvernement qui est chargé de la tracer.

L'honorable chef de cette Chambre (l'honorable sir James Lougheed) nous a dit qu'une grande vague de nationalisation traverse le monde en ce moment. Elle passe au-dessus de ma province. Je ne crois pas qu'elle passe au-dessus du public. Je crois qu'avant longtemps nous entendrons un

L'hon. GEORGE LYNCH-STANTON.

bruissement dans les arbres. Mais, avec l'approbation du pays et avec la sanction du Parlement, nous nous sommes lancés dans la nationalisation, et nous sommes maintenant forcés de nous demander s'il est ou non dans l'intérêt du pays d'acheter le chemin de fer Grand-Tronc. L'honorable chef du Gouvernement a déclaré que cet affolement, cette fièvre ou cette idée a pris son origine chez le peuple. Eh bien! l'une des raisons pour lesquelles cette idée ne me sourit pas c'est qu'elle est d'origine allemande et, à mon avis, rien de bon ne peut venir d'Allemagne. C'est l'Allemagne qui a inauguré la nationalisation. C'est l'une des choses auxquelles elle doit sa réputation, et j'espère que cette chose ne portera pas les fruits délétères que ses institutions ont apportés au monde entier.

L'honorable chef a dit que les classes qualifiées en Europe de bourgeoisie ne s'intéressent pas, ou plutôt sont en majeure partie opposées à la nationalisation; mais parce qu'elles ne s'intéressent pas aux affaires du pays, elles permettent aux gens du peuple, ou aux gens qui ne possèdent pas autant de propriété, de gouverner le pays. Et il a parfaitement raison. La révolution française et la révolution russe ont dû leur succès au fait qu'en France les classes supérieures ont mal agi et, en Russie, les classes supérieures ont eu la lâcheté de se prosterner pour permettre au prolétariat de leur marcher sur la tête. Quiconque se donne la peine de remarquer ce qui se passe dans sa propre ville peut constater que, chaque fois qu'il s'agit de faire voter un règlement comportant une dépense d'argent, le nombre de ceux qui se donnent la peine de se rendre au scrutin n'atteint pas le dixième des électeurs.

En ce qui concerne toutes les questions publiques l'inertie, l'indifférence, l'ignorance et la paresse caractérisent ce que, par tout le pays, nous appelons le monde des affaires, et je crois qu'on ne saurait trop répéter que les classes auxquelles nous appartenons ne s'intéressent pas aux affaires publiques comme elles devraient s'y intéresser. Je me rappelle ce qu'un grave magistrat m'a dit, en chemin de fer, lorsque nous revenions des assises. Je lui disais que nous devrions avoir un Conseil composé d'hommes d'affaires. Il m'a répondu: "Je ne partage pas du tout votre opinion. Je n'ai jamais pu voir l'utilité d'un Conseil d'hommes d'affaires, parce que de deux choses l'une: ou un homme se fait élire dans l'intention d'y faire quelque profit, ou il néglige ses affaires. Je crois que les Conseils qui sont maintenant élus valent beau-

coup mieux pour le pays." Je n'ai jamais vu un Conseil d'affaires qui s'occupât de son devoir. Si l'on assiste aux assemblées politiques, dans les villes ou les villages du Canada, l'on constate que les principaux hommes d'affaires y brillent par leur absence. Ces questions et ces programmes nous sont soumis parce que nous ne nous donnons pas la peine de faire entendre notre voix et de faire comprendre nos opinions par le public en général.

On prétend que cette législation est trop précipitée. On nous dit que le Bill actuel a été soumis aux derniers jours d'une session spéciale du Parlement et que cela est injuste et inconvenant. Le Bill est très simple. Il propose de donner au Gouvernement du Canada l'autorisation d'acheter l'entreprise du chemin de fer Grand-Tronc. Il ne fixe pas le prix d'achat que le Gouvernement doit payer en vertu de l'autorisation qu'il demande au Parlement. S'il le fixait, je serais tout à fait d'accord avec ceux qui s'opposent au Bill en alléguant que c'est une législation précipitée; parce que, si le prix était fixé dans le Bill, le Gouvernement ferait retomber sur nous la responsabilité de juger si ce prix est raisonnable ou s'il ne l'est pas, si ce prix doit ou non être payé. Dans ce cas, il s'en suivrait nécessairement que l'on devrait nous fournir toutes les données et tous les renseignements qui seraient fournis à un homme d'affaires sur le point d'effectuer un achat, tous les renseignements sur la production desquels il insisterait avant de conclure un contrat. Ce que l'on nous demande faire, ce n'est pas d'engager le pays à acheter à un prix fixe, mais d'exprimer une opinion sur la question de savoir si le pays doit acheter à un prix quelconque. Assurément une décision peut être prise à ce sujet sans avoir devant soi les détails quant à la valeur de la propriété. De sorte que, avec beaucoup de respect pour ceux qui ne partagent pas mon avis, je dois dire qu'à mon sens il n'y a pas une seule bonne raison pour s'opposer à cette législation.

On s'est plaint de ce que la convention ne nous a pas été soumise. La convention n'a aucune importance. Je pratique le droit depuis nombre d'années; je n'ai pas été très fréquemment intéressé dans les arbitrages, mais j'ai à ce sujet une expérience respectable, une expérience au moins suffisante, je crois, pour me rendre apte à exprimer une opinion au sujet d'une convention d'arbitrage, et je crois qu'en une heure je pourrais rédiger une convention d'arbitrage telle que celle dont on aura besoin dans le cas actuel. Que contiendrait-elle? Il s'agi-

rait de ce que nous nommons la déférence à l'arbitrage. Une convention serait conclue entre le Grand-Tronc et le Gouvernement, l'un s'engageant à vendre et l'autre à l'acheter une entreprise. Le mot "entreprise" a un sens très large qui, au point de vue légal, est considéré comme signifiant tout l'actif d'une compagnie. Ils s'engageraient à soumettre à un arbitre ou à trois arbitres la question du prix devant être payé. C'est là tout ce qu'il est nécessaire de leur soumettre, et la sentence arbitrale ne devrait pas couvrir plus de deux ou trois pages de papier. J'ai écouté tous les arguments au sujet de cette question et je n'ai entendu aucun honorable sénateur déclarer quelles seraient les clauses que l'on pourrait introduire dans la convention, et qui pourraient en quelque manière que ce soit être préjudiciables au pays. Il est hors de doute que le Gouvernement n'est pas autorisé à aller au delà de l'autorité qui lui est conférée par la présente loi. Il a une autorisation statutaire, ni plus ni moins. Ceux d'entre nous qui sont un peu au fait de l'autorité statutaire conférée aux corps municipaux et autres savent que ces corporations doivent se restreindre dans les limites fixées par Acte du Parlement. Il ne s'agit pas de donner à ces messieurs les pouvoirs d'un tribunal. Dans le cas actuel le Parlement, tout en exerçant des pouvoirs statutaires, n'est pas en même temps revêtu de toute l'autorité que le temps et les précédents ont conférée aux corps parlementaires; mais la commission arbitrale est la créature de la convention, et la convention est la créature du statut qui en autorise l'intervention. Si le présent Acte du Parlement était rempli de toutes sortes de pouvoirs généraux, si certaines conditions étaient imposées à cette convention, j'admets qu'il serait nécessaire d'avoir recours à un rédacteur habile et expérimenté, afin de préparer une déférence et pour voir à ce qu'elle ne dépassât pas les termes de la loi ou ne donnât pas, en vertu des termes généraux de la loi, quelque pouvoir que le Parlement n'aurait pas l'intention de conférer aux arbitres. Mais que fait la présente loi? Elle autorise les arbitres à évaluer toute la propriété en vertu du principe qu'ils pourront choisir. Et nous ne pouvons limiter cela par la convention. En vertu des termes de la loi le Gouvernement n'est pas autorisé à les restreindre. Je dois dire que c'est là la raison pour laquelle j'ai donné avis de motion pour fixer un maximum que les arbitres ne pourront pas dépasser.

J'ai dit tout ce que je voulais dire au sujet de la précipitation, au sujet du bill et au sujet de la convention. Maintenant, j'en arrive à ce que je considère comme une question très sérieuse, et j'attire l'attention des honorables sénateurs sur ce point durant quelques instants. Quelle que soit son expérience dans les affaires, celui qui n'est pas avocat ne peut se faire une idée des arguments qui peuvent être soumis à une commission d'arbitres, lorsque cette commission est autorisée d'une façon générale à évaluer des biens. Il y a au moins trois principes d'après lesquels une commission doit agir—pas d'après lesquels elle peut agir, mais d'après lesquels il lui faut agir. Le premier est qu'il lui faut étudier la valeur de la propriété; il lui faut considérer le coût du remplacement; et s'il s'agit de ce que nous appelons une entreprise en état d'exploitation, il lui faut considérer la faculté de rendement de la compagnie. Il lui faut de plus considérer le pouvoir potentiel de cette compagnie. Ces limites sont tellement vastes que des milliers d'arguments et de raisons peuvent s'y abriter, et l'ingéniosité des experts et des avocats d'expérience est tout simplement merveilleuse; elle provoque l'admiration de la profession. En Angleterre, quelques-uns des avocats les plus retors et les plus capables passent leur vie à s'occuper de litiges de ce genre. Aux Etats-Unis, il y a des experts dont la langue est surhumaine, presque angélique, lorsqu'ils comparaissent devant une commission d'arbitres. Ils peuvent prouver jusqu'à la démonstration la plus absolue toute proposition qu'ils entreprennent de prouver. Je n'ai jamais vu un arbitrage important où quelque expert n'est pas venu soumettre quelque nouvelle proposition pour augmenter l'adjudication. Lorsque le Gouvernement britannique a pris possession des télégraphes, la preuve produite par les propriétaires a été stupéfiante, même pour les plus expérimentés. Un gouvernement ne prépare jamais sa cause, vous le savez. Le gouvernement soumet sa cause par manière d'acquiescement. Mais celui qui doit toucher l'argent n'a ni repos ni sommeil jusqu'à ce que l'adjudication ait été faite. Le gouvernement britannique a payé un prix très élevé pour le réseau télégraphique de l'Angleterre qui, soit dit en passant, a été entre ses mains un véritable fiasco financier. Cela étant, je ne voterai jamais en faveur d'un bill qui laisse une question aussi complexe que l'évaluation d'une énorme corporation ferroviaire à trois arbitres, trois avocats, trois hommes qui sont au courant de toutes les règles qui de-

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON.

vraient régir leur arbitrage et qui, comme je l'ai dit, connaissant la loi et connaissant leur devoir, doivent étudier les multiples arguments qui leur sont soumis.

A mon avis, et je crois que c'est l'opinion de tout le monde, ce que nous nous proposons c'est de rendre justice à cette corporation; et à moins que nous ne soumettions la question à une commission d'arbitres de façon qu'elle puisse la régler équitablement, non seulement pour les acheteurs, mais pour les vendeurs, nous ne devrions pas la lui soumettre. Il ne s'agit ni d'un tableau, ni d'un ancien manuscrit, ni d'un cheval pur sang à un prix fantaisiste. Il s'agit d'une entreprise commerciale ordinaire. L'acheteur désire acheter quelque chose à un prix qui puisse rendre l'achat avantageux; et s'il n'achète pas à un prix convenable, ce n'est ni la propriété privée ni la propriété d'Etat qui feront réussir l'opération. De sorte que nous devons nous mettre en mesure d'acheter à un prix convenable. Si nous ne limitons pas les pouvoirs de cette commission, nous ne pourrions pas acheter à un prix convenable. Il serait peut-être plus exact de dire "acheter convenablement", mais je veux dire "acheter à un prix convenable." Dans le cas du Canadian-Northern, les arbitres ont fixé le prix de cette propriété d'après sa valeur matérielle. J'ai ici une copie de l'adjudication, et si je lis ce que l'arbitre a dit dans ce cas, peut-être cela vous donnera-t-il une appréciation meilleure que celle que je pourrais vous donner des difficultés qui entourent un cas de cette nature. Ils ont d'abord énuméré ce qu'on leur demandait d'évaluer, puis ils ont ajouté ce qui suit:

La question que les arbitres avaient à déterminer offrait de grandes difficultés et donnait nécessairement lieu à une grande diversité d'opinions. Nous avons entendu beaucoup de témoignages; nous avons eu l'aide d'avocats expérimentés et compétents représentant les deux parties, et nous avons examiné avec soin toutes les affaires qui semblaient devoir jeter quelque lumière sur le problème à résoudre.

Ils sont allés du pôle nord jusqu'à la frontière internationale et de Vancouver à Halifax. Ils ajoutent:

La question de savoir s'il y avait un surplus de l'actif sur le passif est un sujet qui a naturellement exigé beaucoup de temps et d'études. Naturellement, cela n'est pas une épreuve concluante quant à la valeur des actions, mais c'est là un élément dont il faut tenir compte. Son importance a peut-être été accentuée par le fait qu'une Commission Royale a fait rapport que l'actif et le passif de la compagnie étaient de valeur à peu près égale. Ce rapport, qui a été fait au moyen d'une procédure à laquelle la compagnie et ses actionnaires n'ont pris aucune part, était, sans contredit, basé sur une idée fautive relativement à certains faits, et il

y a eu des omissions tant de l'actif que du passif. On doit aussi faire remarquer que le travail de la Commission Royale se rapportait à une date antérieure au premier jour d'octobre 1917, et que, dans l'intervalle, des changements s'étaient produits.

Qu'est-ce qui vient en second lieu? Le voici:

Pour établir le surplus de l'actif sur le passif on a adopté le rapport du professeur Swain quant au coût actuel du renouvellement de la propriété matérielle basé sur les prix d'avant-guerre, ainsi que son estimation de la dépréciation et, après un examen minutieux, nous avons constaté que l'excédant de l'actif sur le passif de la compagnie le premier jour d'octobre 1917, d'après une estimation modérée, était d'au moins vingt-cinq millions de dollars après avoir déduit le plein montant de dépréciation constaté par le professeur Swain, et avoir fait sur la valeur des concessions de terres et autres parties de l'actif les réductions qui ont semblé raisonnables.

Il est à remarquer que l'évaluation de la propriété matérielle d'une compagnie de chemin de fer par la nouvelle méthode de renouvellement, moins la dépréciation, ne doit pas être considérée comme la constatation de la valeur réelle. Ce n'est qu'un moyen employé pour atteindre ce but, mais comme c'était la meilleure, et de fait la seule estimation disponible, elle a été adoptée comme base pour les calculs qui précèdent.

Je demande à tout homme qui n'appartient pas à la profession, s'il comprend cette adjudication. Il faut être avocat pour la comprendre. Voyez-vous, ils ont scruté tout ce qu'ils ont pu imaginer et ils en sont arrivés à la conclusion que la seule manière d'établir une valeur était de prendre la valeur de la propriété moins la dépréciation. C'était l'unique moyen à employer pour atteindre ce but—de fait, c'était la seule estimation pratique, et elle a été adoptée comme base des calculs précités.

Maintenant, honorables messieurs, supposons que ceci soit soumis aux arbitres. La première chose que fera l'avocat de la compagnie de chemin de fer, ce sera de prouver la valeur de l'actif matériel. La valeur de l'actif matériel est le coût de cet actif, acheté entre l'an 1850 et le montant actuel, et cette valeur est de quatre cents et quelques millions. Mais lors de l'achat, l'entrée à Montréal équivalait à peu près à un wigwam; l'entrée à Toronto a été achetée lorsque Toronto portait le nom de York boueuse; l'entrée à Chicago, lorsque le nom de Chicago était inconnu à une distance de trois comtés à partir de cet endroit; l'entrée à Hamilton, lorsque cette ville était tout simplement désignée sous le nom de la "Cité ambitieuse". L'entrée dans toutes les villes du pays a été achetée lorsque la propriété pouvait être achetée à peu près au prix des terres de prairie, et les terrains achetés par la compagnie,

moyennant une faible somme, figurant aujourd'hui dans ses livres au montant de \$400,000,000. L'avocat de l'arbitrage dirait avec raison: "Il ne s'agit pas de ce que nous avons payé pour ces terrains lorsque nous les avons achetés aux prix des terres de culture; il s'agit de leur valeur actuelle." Voyez à quelle somme ils sont évalués à Montréal. Ces propriétés ont au moins une valeur triple de ce qu'elle était lorsque nous les avons achetées." Les arbitres pourraient-ils se dispenser de tenir compte de cet argument? Et s'ils estiment les propriétés à leur valeur actuelle, ils porteront à \$1,200,000,000 au lieu de \$400,000,000 l'actif matériel de cette compagnie, et ils pourraient rendre une adjudication qui nous chargerait d'une énorme dette pour cette propriété; d'une dette dépassant énormément ce que la propriété vaut comme entreprise commerciale. Mais vous voyez que, lors d'un arbitrage terminé il y a quelques mois seulement, les arbitres ont, de propos délibéré, adopté ce système, ou ce principe, pour déterminer les valeurs.

La question suivante qu'ils aborderaient serait la valeur potentielle de cette propriété; et s'ils sont doués de beaucoup d'imagination, ils verront le Canada s'épanouir comme une rose durant les vingt années prochaines. Ils nous verront grandir en prospérité et ils diront: Ceci va être une excellente affaire qui promet de donner d'excellents résultats. Mais c'est la vieille histoire et ce qui sera peut-être une belle brique dorée nous sera vendu pour une monnaie du Royaume à propos de potentialité. Or, honorables messieurs, étant convaincu que nous risquerions certainement d'être forcés de payer un prix énorme pour cette propriété—car il n'y a aucun doute qu'elle vaut plus que le montant inscrit aux livres—je crois que nous devrions mettre les arbitres dans l'impossibilité de faire une adjudication dépassant la valeur de cette propriété comme entreprise en exploitation, comme entreprise susceptible de donner un rendement.

Comment constateraient-ils cela? En examinant les recettes nettes de la compagnie, et en voyant quel capital les recettes nettes de la compagnie nous justifieraient de placer dans cet achat. Comment pourrions-nous constater quelles sont les recettes nettes? Il ne serait pas raisonnable de prendre maintenant les dix dernières années, pour la raison que, durant la dernière guerre, le coût de l'exploitation a augmenté de cent pour cent, tandis que le tarif que la compagnie était autorisée à exiger pour le transport des marchandises ne s'est pas

élevé à plus de cinquante pour cent. De sorte que nous profiterions de son insuccès durant une période anormale, et ce serait une folie pour elle que de consentir à cela. J'ai pris les opérations durant dix ans, de 1904 à 1913 inclusivement, et j'ai pris les recettes nettes durant ces années. J'ai calculé la moyenne du rendement sur chaque action du capital durant cette période. Je constate que nous sommes obligés de payer pour cela en obligations à quatre pour cent, et j'ai constaté quel serait le montant du capital pour donner quatre pour cent par an. J'ai ici un relevé donnant ce calcul jusqu'au dernier sou. Je ne parle que des actions portant premier, second et troisième privilège et des actions ordinaires. Ce sont les actions ordinaires qui font le sujet de l'arbitrage. J'ai constaté à combien s'élève le total des dividendes payés sur les actions de premier privilège. Durant ces dix années on a payé cinq pour cent sur les actions de premier privilège. Durant cette période on a payé cinq pour cent sur les actions de deuxième privilège, sauf pour l'année 1908, alors qu'on a payé deux et demi pour cent. Durant cette période on a payé sur les actions de troisième privilège: pour l'année 1904, rien; pour 1905, deux pour cent; pour 1906, trois pour cent; pour 1907, trois pour cent; pour 1908, rien; pour 1909, rien; pour 1910, un demi pour cent; pour 1911, un et demi pour cent; pour 1912, deux et demi pour cent; et pour 1913, deux et demi pour cent. Je ne vous parlerai pas du capital garanti sur lequel on a payé quatre pour cent durant toute cette période. Or, la moyenne de dividende qu'on a payé sur ces actions durant cette période a été de \$1.-93.929.01. Dans le rapport Drayton-Acworth la moyenne des dividendes n'est pas donnée exactement, parce que le calcul a été fait comme si les actions durant ces années étaient restées stationnaires. De fait, elles ont augmenté, et vous ne pouvez établir une moyenne de dividendes sur une quantité d'actions, à moins que la quantité d'actions ne reste la même durant toute la période. Mais ce montant a été calculé et il s'élève à £9,960,250.

L'honorable M. BELCOURT: De qui sont ces chiffres?

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Du Gouvernement. Ils ont été préparés par le fonctionnaire du Gouvernement, d'après les livres du Grand-Tronc, et j'ai reçu de la part du représentant du Gouvernement, l'assurance qu'ils sont absolument exacts.

Cela veut dire que si nous payons à la compagnie pour ces actions portant pre-

L'hon. M. LYNCH-STAUTON.

mier, deuxième et troisième privilège et pour les actions ordinaires, £9,960,250, elle recevra des dividendes égaux à la moyenne des dividendes qui lui a été payée sur ces actions durant les dix années à partir de 1904 usqu'en 1913. Vous admettez que ce plan empêchera les arbitres de dépasser ce montant, mais ne les empêchera pas de considérer tout élément qu'ils pourront vouloir considérer pour arriver à ce montant.

L'honorable M. GORDON: Vous savez que le président du Grand-Tronc, M. Chamberlain, et aussi le vice-président, ont dit que durant ces années que vous venez de mentionner, aucune entrée n'a été faite pour les dépenses, et que ces dividendes ont été payés lorsqu'ils n'auraient pas dû être payés. Voici la question que je désire poser à l'honorable sénateur: Est-ce que vous tenez compte des dépenses différées qui auraient dû être faites et qui ne l'ont pas été?

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Je dois dire que je n'ai pas considéré autre chose que le principal. Cela regarde les arbitres. J'ai supposé que les relevés du Grand-Tronc sont tous exacts pour les fins de ma démonstration, et j'ai dit que les livres du Grand-Tronc démontrent ce que la compagnie a pu donner de mieux comme rendement. Si je devais fixer le prix d'achat, j'examinerais avec soin la question posée par mon honorable ami. Cela regarde les arbitres. Je ne dis pas qu'ils devront payer ce montant, mais je dis: "Vous ne dépasserez pas ce montant; si vous constatez que ces dividendes ont été indûment payés, si vous constatez que ces recettes ne sont pas exactes, vous donnerez moins."

L'honorable M. BELCOURT: Supposons qu'ils ne tiennent pas compte des \$97,000,000 dus par le Grand-Tronc-Pacifique, quel effet cela pourrait-il avoir sur les dividendes?

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Ils tiendront compte de tout ce qui leur sera soumis.

L'honorable M. BELCOURT: Mais vous n'en avez pas tenu compte.

L'honorable M. LYNCH-STAUTON: Les honorables messieurs ne semblent pas comprendre. Peut-être que je ne m'exprime pas clairement. Je ne tiens compte de rien. Je ne constate pas un fait. Je ne dis pas si cela est vrai ou non; mais je dis que, dans l'intérêt de sa cause le Grand-Tronc ne saurait rien faire de mieux que de démontrer qu'il a payé ces dividendes, et si, pour toute autre raison, les arbitres croient

qu'il doit recevoir ce montant, ils le lui donneront; mais les arbitres ne pourront lui donner plus que ce montant. Les arbitres sont absolument libres de considérer le passif du Grand-Tronc-Pacifique, de considérer le mauvais état du chemin, de considérer si ces dividendes ont été ou n'ont pas été sénateurs ne s'imaginent pas que je propose que nous déclarions dans le bill qu'ils ne feront l'évaluation qu'au point de vue des recettes.

L'honorable M. DOMVILLE: Est-ce que vous proposez que par ce bill nous allons tout sabouler—les actes de corruption, la cour criminelle? Est-ce que nous allons entreprendre tout cela?

L'honorable M. LYNCH-STANTON: Je ne sais pas. J'espère que les honorables sénateurs ne s'imaginent pas que je propose le paiement de ce montant à la compagnie de chemin de fer, ni que les arbitres acceptent comme parole d'évangile toutes les déclarations que j'ai faites.

L'hon. M. BELCOURT: N'est-ce pas là les inviter à les accepter?

L'honorable M. LYNCH-STANTON: Je n'y puis rien. Je fais tout simplement cette proposition. Je fixe tout simplement un montant maximum, et je tâche d'expliquer à la Chambre comment j'arrive à ce maximum. Si vous êtes d'accord avec moi lorsque je dis que cela devrait être calculé d'après les recettes, sur la valeur de la corporation comme moyen de gagner de l'argent, je crois que vous devriez adhérer à ma proposition. Si vous croyez que la compagnie obtiendra moins en faisant l'évaluation sur une autre base, alors, enlevez la bride; mais si vous faites cela, je crois que le cheval vous échappera. Tout ce que j'ai fait, c'est que je me suis efforcé d'en arriver à un maximum fixé d'après un principe qui, à mon sens, devrait être adopté, et qui à mon sens, rendrait justice à la compagnie de chemin de fer, et grâce auquel nous ne permettrons pas qu'on nous en impose.

Je n'ai peut-être pas réussi à établir ma cause, mais je vais produire ce relevé afin qu'il puisse être accessible. Ce sera intéressant pour les honorables sénateurs. Je me suis efforcé d'expliquer mes raisons.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC DU CANADA.

Dividendes annuels déclarés durant les dix ans qui ont précédé la guerre.

Année.	Actions garanties.		Actions-priorité de première classe.		Actions-priorité de seconde classe.		Actions-priorité de troisième classe.		Total.	
	%	\$ c.	%	\$ c.	%	\$ c.	%	\$ c.	\$	c.
1904.....	4	1,243,591 25	5	831,428 64	5	615,244 16	.....	.....	2,690,264 65	
1905.....	4	1,340,079 47	5	831,428 64	5	615,244 16	2	697,557 89	3,484,110 16	
1906.....	4	1,520,404 60	5	831,428 64	5	615,244 16	3	1,046,036 84	4,013,114 24	
1907.....	4	1,638,952 95	5	831,428 64	5	615,244 16	3	1,046,036 84	4,131,662 59	
1908.....	4	1,861,121 51	5	831,428 64	2½	307,622 08	.....	.....	3,000,172 23	
1909.....	4	1,915,52 052	5	831,428 64	5	615,244 16	.....	.....	3,362,194 85	
1910.....	4	1,960,171 47	5	831,428 64	5	615,244 16	¼	174,339 47	3,581,183 74	
1911.....	4	2,080,161 12	5	831,428 64	5	615,244 16	1½	523,018 42	4,049,852 34	
1912.....	4	2,351,148 06	5	831,428 64	5	615,244 16	2½	871,697 36	4,669,518 22	
1913.....	4	2,417,822 39	5	831,428 64	5	615,244 16	2½	871,697 36	4,736,192 55	
Taux moyen des dividendes payés.....	40	18,328,974 87	50	8,314,286 40	47½	5,844,819 52	15	5,230,184 18	37,718,264 97	

Les dividendes à distribuer aux actionnaires sur leurs capitaux placés, au même taux que ceux des dix années qui ont précédé la guerre, seraient comme suit:

	Valeur au pair sur laquelle les dividendes sont payables.	Taux moyen des dividendes avant la guerre	Montant requis.
	\$ c.	%	\$ c.
Actions privilégiées.			
Actions privilégiées.....	60,833,333 33	4	2,433,333 33
Actions-priorité de première classe.....	16,628,572 67	5	831,428 64
Actions-priorité de deuxième classe.....	2,304,893 04	4½	584,481 95
Actions-priorité de troisième classe.....	34,867,894 47	1½	523,018 42
			4,372,262 34
			£ 898,410 15

Moyenne des dividendes y compris les actions garanties..... \$ 4,372 262 34
Moyenne des dividendes sur actions garanties..... 2,433,333 33

Moyenne des dividendes sur actions-priorité des 3 classes, 10 ans avant la guerre..... \$ 1,938,929 01

£398,410-1-5, capitalisé à 4% forme \$48,473,225 ou £9,960,250.

En terminant je voudrais dire....

L'honorable M. BEIQUE: L'honorable sénateur a adopté cette base parce qu'il supposait qu'elle était exacte—que les dividendes avaient été payés à même le revenu, pas à même le capital?

L'honorable M. LYNCH-STANTON: A même les recettes.

L'honorable M. BEIQUE: S'il avait su qu'ils ont été payés à même le capital, il n'aurait pas adopté cette base?

L'honorable M. LYNCH-STANTON: Je ne me donne pas la peine de m'informer s'ils l'ont été ou non.

Quelques HONORABLES SENATEURS: Oh! oh!

L'honorable M. LYNCH-STANTON: Honorables messieurs, je m'efforce de mettre ceci sur une base sûre, établie avec soin et prudence, et je ne considère pas qu'il soit utile de savoir, pour les fins de mon calcul, si mes prémisses sont vraies ou fausses. On ne permettra pas aux arbitres de dépasser ce montant, et il faudra qu'ils donnent moins s'il se trouve que les dividendes ont été payés à même le capital ou indûment payés.

Quant à moi, je préférerais de beaucoup voir adopter la recommandation de l'honorable sénateur d'Amherst (l'hon. M. Curry), à l'effet que cette propriété soit transportée au chemin de fer Pacifique-Canadien. Cette idée répugne à certaines gens; mais la corporation la mieux dirigée que je con-

L'hon. M. LYNCH-STANTON.

naïsse, une corporation dont les actions ne faiblissent pas sur le marché et qui donne un bon service au public—je n'ai jamais entendu dire un seul mot contre cette corporation—est la "Consumers' Gas Company" de Toronto. La ville de Toronto est largement intéressée dans cette corporation. Cette compagnie est dirigée par une corporation privée et donne une entière satisfaction, quant au prix et à la qualité, à la ville de Toronto. Ses actions sont ordinairement cotées à plus de 200 et les dividendes sont limités à 10 pour cent. Je n'ai jamais entendu dire à qui que ce soit que la compagnie du gaz de Toronto devrait être transférée à d'autres et exploitée autrement qu'elle ne l'est. Si le Gouvernement du Canada ne peut réglementer, il ne peut gérer. S'il possédait un intérêt considérable dans le chemin de fer Pacifique-Canadien, il aurait un capital qui vaudrait beaucoup d'argent sur le marché; il serait intéressé à une corporation qui, nous l'admettons tous, est mieux administrée que toute autre corporation connue de nous tous. Je ne puis comprendre pourquoi le Gouvernement ne pourrait pas conclure avec le Grand-Tronc un arrangement en vertu duquel il y aurait échange du transport sur les deux voies ferrées.

Cependant, comme je l'ai déjà dit, nous nesommes pas ici pour exposer un programme; nous sommes ici pour voir à ce que; le programme de la nationalisation des chemins de fer ayant déjà été exposé il y a des années—et de fait, il a été approuvé et adopté par cette Chambre—nul marché précipité ou insuffisamment étudié ne soit

conclu au détriment du Canada. Pour la raison que je vous ai donnée, je soutiens humblement, honorables messieurs, que la présente législation n'est pas précipitée mais imprudente, et que nul homme sérieux ne l'approuverait à moins qu'on ne fixe par la loi un maximum basé sur la compilation de chiffres concernant les recettes de la compagnie durant une certaine période d'années.

L'honorable GEORGE W. FOWLER: Honorables messieurs, d'accord avec mes collègues de ce côté-ci de la Chambre, je regrette qu'en la présente occasion je vais être obligé de me séparer de ceux avec lesquels j'ai l'habitude de voter sur les questions qui ont été soumises à cette Chambre. Mais ce n'est pas moi qui ai rendu nécessaire cette décision de ma part. Cela est uniquement dû au désastreuses conséquences qui résulteront, je crois, pour le Canada de l'adoption de la mesure maintenant soumise à la Chambre.

J'ai écouté avec grand intérêt et beaucoup de perplexité le discours de l'honorable sénateur de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Stanton). L'honorable sénateur a déclaré qu'il avait eu autrefois des doutes très graves sur la nature de cette législation, et qu'elle était telle qu'elle devait recevoir son appui. J'ignore quels sont les arguments qui l'ont convaincu qu'il est de son devoir de voter pour cette mesure. Il est certain que ces arguments n'ont été reflétés dans aucune des remarques qu'il a faites en cette Chambre. Si j'eusse eu besoin d'une preuve, il m'a donné la plus forte preuve possible que je dois maintenir ma résolution actuelle de voter contre la mesure. Il nous a dit pourquoi il ne devrait pas y avoir d'arbitrage. Il nous a indiqué la manière dont nous pouvons arriver à établir un prix. Il n'est pas nécessaire d'employer des avocats distingués. Il n'est pas nécessaire de choisir des personnages importants pour agir en qualité d'arbitres, car tout comptable peut préparer les chiffres. Ayez un certain nombre de comptables si vous voulez, afin qu'il n'y ait pas de divergence entre les chiffres qu'ils prépareraient et présenteront à cette Chambre. A nous ensuite de décider la question, et de voir si nous achèterons la propriété ou non. Si nous adoptons la ligne de conduite tracée par l'honorable sénateur, il n'y a pas un seul membre de cette Chambre qui ne pourrait établir la valeur de cette propriété, car chaque sénateur aurait par devers lui les faits d'après lesquels il pourrait prendre une décision avec autant de compétence que ne pourraient le faire des arbitres payés

\$100 par jour et siégeant durant trois ou quatre mois, et ce serait autant d'argent que nous épargnerions dans l'intérêt du pays.

Mon honorable ami a dit de plus que c'était une affaire très simple que de rédiger cette convention; que lui-même pourrait la rédiger en une heure. Je sais, et nous savons tous, que l'honorable sénateur est un membre très distingué du barreau. Je suppose qu'il a eu beaucoup d'expérience dans la rédaction des conventions de ce genre. Mais je vais citer l'opinion d'un personnage qui, lui aussi, occupe une haute position au barreau, et qui est un membre important du gouvernement canadien, M. Meighen, dans un discours prononcé il y a quelque temps à la Chambre des Communes, caractérisait cette convention comme étant très difficile à rédiger, comme exigeant le plus grand soin, l'attention la plus minutieuse et la compétence la plus complète de la part du rédacteur. Il a déclaré qu'il lui était impossible de dire si ce travail pourrait être fait en quinze jours, bien qu'il eût à sa disposition toutes les ressources du ministère de la Justice en ce pays. De sorte que je laisse à mon ami et au ministre de l'Intérieur le soin de débattre la question entre eux.

Maintenant, honorables messieurs, je ne crois pas que notre pays doive quoi que ce soit au réseau du chemin de fer Grand-Tronc. Le chemin de fer Grand-Tronc était tout simplement une entreprise commerciale. La compagnie est venue en ce pays dès les premiers temps; elle s'est établie et a ouvert certaines lignes de voies ferrées. Elle a reçu certaines subventions, — pas autant, proportionnellement, que le pays a eu l'habitude d'en donner aux entreprises de chemin de fer depuis un certain nombre d'années; mais elle a reçu certaines subventions de la province d'Ontario et aussi du gouvernement fédéral. Elle a fait œuvre de pionnier en ce pays. Elle s'est établie dans la meilleure partie du Canada où se trouvait la population la plus dense, les affaires les plus actives, l'industrie la plus prospère. Elle a donc eu l'occasion, si un chemin de fer pouvait avoir cette occasion, de faire des profits et de se mettre en mesure de payer des dividendes. Sa gestion a été telle qu'elle n'a pu payer des dividendes, comme elle aurait dû en payer. Son administration a été réellement mauvaise. Elle a entrepris d'administrer une grande entreprise comme celle-là à une distance de 4,000 milles, une entreprise dont les directeurs ne demeureraient pas dans le pays et ne le connais-

saient pas du tout. Toutes les difficultés qu'elle a éprouvées proviennent de sa mauvaise administration.

Autre chose. Lorsque le Canada luttait pour relier ensemble toutes les provinces dispersées, au moyen de ce lien d'acier, cette compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a fait tout ce qu'elle a pu pour empêcher la réussite des opérations financières destinées à procurer les fonds nécessaires à l'entreprise. Elle était en relations avec de grandes institutions financières à Londres, ville qui était alors le grand centre financier de l'univers, et elle a fait tout ce qu'elle a pu contre le chemin de fer Pacifique-Canadien, bien qu'elle eût dû savoir qu'à cette époque l'insuccès du chemin de fer Pacifique porterait un coup sérieux à la prospérité future de notre pays. Et le Grand-Tronc eût réussi à faire ce qu'il tenait de faire s'il n'en eût été empêché grâce à la force d'âme, au courage inaltérable et à l'optimisme de trois grands hommes d'Etat canadiens, Macdonald, Tupper et Pope sont les trois hommes qui ont alors sauvé la situation. Je dis donc, honorables messieurs, que, ne serait-ce que pour une raison sentimentale, en ce qui me concerne, les gens du Grand-Tronc invoqueraient, en vain la clémence. Je leur donnerais la froide justice et rien de plus.

Ceci devrait être une question d'affaires. Nous sommes des hommes d'affaires ou nous sommes censés l'être. La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a dû son insuccès à une proposition qu'elle a faite au pays — car nous n'avons pas demandé au chemin de fer Grand-Tronc de prolonger ses lignes vers l'ouest. Nous ne lui avons pas demandé d'établir un réseau transcontinental en Canada. Il est venu demander cela au Parlement du Canada. J'avais alors l'honneur d'occuper un siège dans l'autre Chambre, et je suis au courant de toutes les circonstances qui ont accompagné sa venue ici. Il est vrai qu'il désirait tout simplement se relier à North-Bay et construire vers l'ouest à partir de cet endroit. Il peut prétendre que le National Transcontinental lui a été imposé. Cela se peut, mais il l'a accepté. En leur qualité d'hommes d'affaires ses représentants devaient savoir ce qu'ils acceptaient. Ils ont conclu une convention en vertu de laquelle le gouvernement fédéral devait les dispenser de construire la ligne à partir de North-Bay jusqu'à Winnipeg. C'était là une des raisons pour lesquelles ils se sont engagés à affermer la propriété. La partie de la ligne allant de Winnipeg à Moncton a été cons-

L'hon. M. FOWLER.

truite aux frais du pays. En vertu de la convention, les gens du Grand-Tronc devaient diriger la construction du chemin, voir à ce qu'il ne coûtât pas plus que cela était nécessaire, puis, payer un certain loyer durant un certain nombre d'années pour l'usage du chemin après son achèvement. Ils devaient l'exploiter durant cinquante ans, je crois. Je ne suis pas certain quant à la période de temps, mais je crois que c'est cela.

L'honorable M. CASGRAIN: Oui, cinquante ans.

L'honorable M. FOWLER: Le temps s'est écoulé et le National Transcontinental a été achevé. On a demandé au Grand-Tronc de se conformer à ses engagements et de prendre possession du chemin. Il a refusé carrément. Il a violé son contrat. Il a violé un contrat solennel conclu entre lui et le peuple canadien. Et ce sont là les gens qui viennent en larmoyant demander une considération spéciale! Le Grand-Tronc-Pacifique est leur progéniture. Ce sont eux qui ont désiré avoir le Grand-Tronc-Pacifique, et maintenant, ils viennent jeter celui-là aussi sur notre seuil en nous demandant d'en prendre soin. Je crois que tout ce qu'ils devraient espérer de la part du pays c'est la froide justice et c'est tout ce que nous devrions leur donner.

Nous avons, sur les bras, assez d'obligations sérieuses. Nous avons à résoudre un problème sérieux en ce qui concerne nos soldats. La guerre nous a coûté une somme énorme. Il est tard et je n'ai pas l'intention de citer des chiffres. Nous avons une surabondance de chiffres. Je dis que la guerre nous a coûté une formidable somme d'argent. Elle a chargé la nation d'un fardeau dont nous ne pourrions pas nous débarrasser avant un grand nombre d'années. Je crois que l'autre Chambre discute actuellement une motion ayant pour but d'accorder une aide supplémentaire à nos soldats, aux hommes qui ont combattu pour nous afin que nous soyons libres de discuter en cette salle, et qui, par leurs efforts, nous ont conservé cette liberté. Cependant, nous refusons de leur donner un supplément de récompense. Mais nous avons beaucoup d'argent, une quantité inouïe d'argent à donner aux actionnaires du Grand-Tronc. J'étais à Londres, il y a deux ans, lors d'une réunion des actionnaires du Grand-Tronc, et de lendemain, je lisais dans le "Times" un long compte-rendu de ce qui avait été dit par ces actionnaires à cette réunion. En lisant ces remarques

grossières, faites par ces actionnaires au sujet de la population du Canada, je me disais: " Il faudra qu'ils aient une bien bonne cause pour avoir mon appui lorsqu'ils viendront nous demander des secours."

L'honorable ministre du Travail (l'honorable M. Robertson) a fait quelques remarques sur cette question. Le ministre du Travail est ordinairement pondéré et sain d'esprit. C'est la première fois que je le vois s'égarer, mais il me semble qu'il a fait une remarque très regrettable relativement au chemin de fer National, autrefois le Nord-Canadien. Il a dit — je dois citer exactement ses paroles — qu'à l'est de Winnipeg le chemin de fer Canadien-Nord était une plaisanterie. Eh! bien, le Gouvernement dont il fait partie nous a fait payer un prix assez élevé pour cette farce. C'est une farce assez coûteuse! Si c'était là une farce pour le pays, j'espère que le bill qui nous est soumis n'est pas farci de cette manière.

Le ministre du Travail est allé plus loin. Il a jugé nécessaire de faire l'éloge du Grand-Tronc et de décrier la voie ferrée qui nous appartient et qui nous a coûté une très forte somme d'argent. Si le ministre du Travail s'était exprimé de cette manière il y a deux ans, lorsque la question du chemin de fer Canadien-Nord était soumise à la Chambre, je doute fort que le Parlement eut consenti—prenant cette déclaration à la lettre—à faire cet achat. Il ne peut voir que du bon dans le Grand-Tronc—la ligne la plus magnifique qui ait jamais été créée, au dire du ministre du Travail. Pourquoi faire l'éloge de l'un et dénigrer l'autre? Nous sommes propriétaires du chemin national et nous sommes sur le point d'acheter l'autre. Pourquoi crier " poisson pourri " au sujet de l'un et " hareng frais " au sujet de l'autre? Est-ce là prendre une attitude digne d'un acheteur sage que de dire à celui qui doit nous vendre: " Dis donc, vieux, ton cheval est le plus beau qui existe " ou " ta vache est la plus belle que j'aie jamais vue de ma vie. Combien veux-tu la vendre? " Même s'il veut donner un prix raisonnable, un acheteur n'agit pas de cette manière. Il n'a pas besoin de décrier la propriété qu'il doit acheter, mais il doit certainement pas exagérer sa valeur. Si j'agissais comme l'un des avocats dont a parlé mon honorable ami de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton), je citerais certainement l'honorable ministre du Travail à l'appui de mes prétentions quant à la grande valeur potentielle et autre, de cette grande voie ferrée soumise à l'appréciation du tribunal.

En ce qui concerne la valeur du Grand-Tronc, nous avons eu aussi le témoignage de mon honorable ami de Wentworth (l'honorable M. Smith). Lui aussi en a parlé en termes des plus élogieux. Jé me rappelle avoir eu avec le Grand-Tronc une expérience qui n'a pas eu pour effet de provoquer mon admiration pour cette voie ferrée et son matériel roulant. Un dimanche matin, vers 8 heures, je quittais, ou du moins je croyais quitter Ottawa par le Grand-Tronc lorsque j'ai pris le train. Je crois que nous devions partir à 8 heures et 10. Je ne puis être absolument certain, mais l'honorable chef de la Chambre (l'honorable sir James Lougheed) me corrigera si je fais erreur à ce sujet, car il était mon compagnon de route. Nous sommes partis à 8 h. 10; du moins nous avons pris le train à 8 heures. Il devait partir à 8 h. 10; mais nous sommes restés au moins une heure le long du quai. Puis, on nous a amenés jusqu'au pont où nous sommes restés durant trois heures; puis on nous a transportés sur la ligne à environ trois ou quatre milles. Nous sommes restés là jusqu'à ce que l'on se fut procuré une autre locomotive, laquelle a duré assez longtemps pour nous transporter à vingt milles plus loin. Bref, je suis arrivé à Montréal juste à temps pour prendre le train du chemin de fer Pacifique-Canadien, à 9 h. 45 du soir afin de revenir à Ottawa. Mon honorable ami le chef du Gouvernement en cette Chambre n'avait pas alors la haute opinion du Grand-Tronc qu'il semble avoir aujourd'hui.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il s'est amélioré depuis.

L'honorable M. FOWLER: Maintenant, on nous dit que cette entreprise va être couronnée d'un grand succès financier par suite de l'énorme production de charbon provenant des houillères qui appartiennent au Grand-Tronc. Il faudrait que mon honorable ami le Ministre du Travail réglât les affaires avec ses amis du travail aux Etats-Unis, sans quoi il nous serait difficile d'avoir ce charbon, car, si je suis bien informé, tout ce charbon a été réquisitionné par suite de la grève du charbon et du déficit qui en a été la conséquence.

L'honorable M. ROBERTSON: Non.

L'honorable M. FOWLER: Je suis heureux d'apprendre qu'il n'en est pas ainsi. Mais, en fait de houillères, il faudra que vous ayez une expérience différente de la mienne, si vous voulez tirer tout le parti que vous prétendez tirer de ces mines si-

tuées le long de la ligne du Grand-Tronc.

Je ne retiendrai pas la Chambre beaucoup plus longtemps; mais je désire donner quelques-unes des raisons pour lesquelles je suis opposé à cette mesure. Je viens des Provinces maritimes et, naturellement, je m'intéresse aux ports d'hiver de ces provinces—Saint-Jean, Halifax, Sydney—et je considère que cette législation est mauvaise à ce point de vue. Il se peut que ce soit ma propre faute, mais je ne puis comprendre comment un homme ayant à cœur le bien-être de la partie est du pays, ce qui est connu sous le de Provinces maritimes, puisse voter pour cette mesure. Si le chemin conduisant à Portland doit réussir et donner un profit—et l'on m'informe qu'il n'en a pas donné par le passé—il faut que ce profit provienne de l'augmentation du transport, et cette augmentation du transport doit être au détriment de nos ports canadiens. C'est là une conséquence naturelle. A partir de Montréal, Portland offre l'avantage d'une route de 200 milles plus courte que celle qui conduit à Saint-Jean. En hiver, le transport de Montréal à Portland coûte à peu près moitié moins que le transport à Saint-Jean et environ le tiers du prix de transport de Montréal à Halifax. C'est là un désavantage sérieux pour nos ports de l'est. Depuis trente-cinq ans nous avons eu pour programme d'avoir des lignes allant de l'est à l'ouest afin d'assurer le progrès des Provinces maritimes au moyen du transport amené à travers leur territoire par notre commerce d'exportation. J'ai combattu le Grand-Tronc-Pacifique pour cette raison même: que les gens du Grand-Tronc avaient un port à Portland, et que les marchandises apportées de l'ouest par le Pacifique Canadien seraient détournées vers ce port au détriment des Provinces maritimes, dans la mesure où le Grand-Tronc-Pacifique pourrait les détourner. Il me semble que cela est très mal, et le Gouvernement fait certainement une mauvaise chose en faisant cela.

Certains honorables sénateurs ont dit qu'il valait mieux que ce chemin fût entre les mains du Gouvernement qu'entre les mains d'une compagnie privée. Mais si mon honorable ami d'Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) a raison—il a l'oreille du Gouvernement et devrait le savoir—il ne s'agit pas du tout de propriété d'Etat. Il dit que le chemin sera transféré à une corporation ou à une commission. Si elle peut lui faire produire un meilleur rendement en utilisant la route la plus

L'hon. M. FOWLER.

courte, elle se servira de cette ligne, et nos ports en souffriront.

Sans discuter plus au long, je vais tout simplement énoncer les raisons pour lesquelles je m'oppose à cette législation:

1. Parce que le prix proposé est hors de toute proportion avec la valeur matérielle de la propriété que l'on veut acquérir.

2. Parce que les avantages résultant de la nationalisation et de la gestion des chemins de fer par l'Etat n'ont pas été suffisamment prouvés pour justifier un supplément à notre tâche actuelle, comme celui que comporterait l'acquisition de la ligne du Grand-Tronc.

3. Que nos obligations financières actuelles imposent au pays un fardeau tellement lourd qu'il serait imprudent et dangereux d'y ajouter une charge aussi onéreuse que celle qui résulterait de l'achat du chemin de fer Grand-Tronc.

4. Que le Parlement actuel n'a pas reçu des électeurs un mandat qui puisse l'autoriser à engager le pays à une dépense aussi énorme sans un appel au peuple.

5. Que le projet actuel est subversif de tous les principes de transport sur parcours total exclusivement canadien qui ont régi notre construction ferroviaire depuis trente-cinq ans.

6. Que, s'il était réellement nécessaire—ce que je nie—d'acheter le chemin de fer Grand-Tronc, nous devrions le faire examiner quant à sa valeur réelle et non potentielle par une commission d'experts indépendante, et nous ne devrions payer que ce qu'il vaut réellement et matériellement.

7. Qu'une partie considérable du parcours et des têtes de ligne du chemin de fer Grand-Tronc est aux Etats-Unis et qu'il n'est pas à désirer que le Canada dépense d'énormes sommes, soit pour acquérir, soit pour entretenir des voies ferrées en pays étranger et pour l'avantage d'un pays étranger.

8. Qu'étant domicilié dans une province maritime et l'un des représentants de cette province, je suis convaincu que si ce marché ou nos ports d'hiver de l'Est seront victimes d'une distinction injuste en faveur de Portland, par suite du fait que la ligne qui conduit à cette ville est la ligne la plus courte.

Telles sont les raisons qui me portent à m'opposer à cette législation. Je le regrette beaucoup, mais j'ai conscience de ma responsabilité en ma qualité de membre de cette Chambre, et je sens que mon devoir envers le pays m'oblige à voter contre cette mesure.

L'honorable WILLIAM MITCHELL: Honorables messieurs, je me sens obligé de dire quelques mots au sujet de la grande question maintenant soumise à la Chambre — l'achat par le Gouvernement du réseau de la voie ferrée du Grand-Tronc. En premier lieu, j'aurais été beaucoup plus satisfait si le bill maintenant soumis à la Chambre eût assuré l'achat par l'ancienne compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de tout le réseau du Gouvernement, au lieu d'autoriser l'achat du Grand-Tronc par le gouvernement du Canada.

Je crois que le Grand-Tronc, avec son organisation bien établie depuis un demi-siècle, pourrait exploiter tout le réseau beaucoup plus avantageusement pour la population du Canada, et faire plus de profit que tout gouvernement quel que soit le personnel dont ce gouvernement pourrait être composé. Mais ceux qui détiennent le pouvoir, ceux qui sont censés représenter les contribuables du pays ne semblent pas partager cette opinion. En conséquence, il est de notre devoir, en notre qualité de représentants attitrés, d'examiner ce qui nous est soumis.

A mon avis, honorables messieurs, la question est de savoir quel montant nous engageons les contribuables à payer en vertu de la présente convention. Cela ne me paraît pas clair du tout. D'abord, si je comprends bien, il y a plusieurs différentes sortes d'actions et de garanties que l'on propose de soumettre à l'arbitrage, nonobstant le fait que des négociations ont été entamées entre les ministres du cabinet et les fonctionnaires du Grand-Tronc, tant en Angleterre qu'ici, depuis plus de deux ans, surtout par le premier ministre lui-même. L'honorable chef de cette Chambre nous a informés de cela hier; et maintenant, on nous présente un bill décrétant que trois hommes qui ne sont en aucune manière responsables envers le peuple du pays, devront arbitrer et décider le prix qui doit être payé aux actionnaires du Grand-Tronc; ou en d'autres termes, dire aux contribuables du pays: "Vous serez assujettis à un impôt afin de payer une certaine somme d'argent pour le réseau du Grand-Tronc, nonobstant le fait qu'environ un cinquième du réseau se trouve situé aux Etats-Unis."

Je demande aux honorables membres de cette Chambre, et spécialement au chef du Gouvernement en cette Chambre, s'ils sont d'avis que le Gouvernement dont il fait partie a reçu des électeurs du pays un mandat l'autorisant à acheter 1,600 milles d'une voie ferrée traversant un pays étranger, à leur imposer une taxe pour l'achat de cette voie, et à les obliger par acte du Parlement

à exploiter et entretenir cette voie entièrement située dans les Etats-Unis d'Amérique.

Je demande aussi aux honorables membres de cette Chambre et au chef du Gouvernement en cette Chambre s'il est raisonnable de demander aux représentants du peuple au Parlement de transférer à des hommes qui ne sont en aucune manière responsables au peuple un mandat que le peuple a confié à ses représentants.

L'honorable chef de cette Chambre, lequel est membre du cabinet, nous a informés hier que le peuple du pays doit être bien au courant du fait que ce marché doit être conclu, vu que les membres du cabinet, surtout le premier ministre, s'intéressent à cette question depuis deux ans.

Or, je le demande aux honorables membres de cette Chambre, peut-on raisonnablement supposer que trois hommes tout à fait nouveaux, puissent entamer des négociations avec les gens du Grand-Tronc et en arriver à un arrangement définitif en une période de temps raisonnable? Pour ma part, je suis d'avis que le cabinet devrait continuer à négocier jusqu'à ce qu'il arrive à un prix fixe convenu entre lui et le chemin de fer Grand-Tronc; puis soumettre cette convention concrète à cette honorable Chambre afin qu'elle puisse être raisonnablement en mesure d'accepter ou de rejeter cette proposition.

En terminant, je dois dire que je suis tout à fait opposé au transfert des droits du Parlement. Si nous adoptons ce bill, nous autorisons, par acte du Parlement, des hommes du dehors à diriger et à régler les affaires du pays, ce qui, à mon avis, n'a jamais été l'intention de ceux qui ont établi notre système de gouvernement parlementaire.

L'amendement de l'honorable W. B. Ross est rejeté sur la division suivante:

ONT VOTE POUR:

Messieurs.

Béique,	Legris,
Beith,	McHugh,
Belcourt,	McLennan,
Bostock,	McSweeney,
Boyer,	Mitchell,
Casgrain,	Montplaisir,
Choquette,	Nicholls,
Cloran,	Prowse,
Dandurand,	Ratz,
David,	Roche,
Dessaules,	Ross (Middleton),
Domville, lt.-col.,	Tessier,
Foster,	Thibaudeau,
Fowler,	Thompson,
Godbout,	Watson,
Gordon,	White,
King,	Wilson.—35.
Lavergne,	

ONT VOTE CONTRE.

Messieurs.

Barnard,	Michener,
Bennett,	Milne,
Blain,	Mulholland,
Blondin,	Murphy,
Bolduc (président),	Planta,
Bradbury,	Poirier,
Crosby,	Pope,
Curry,	Pringle,
Daniel,	Robertson,
Dennis,	Schaffner,
Donnelly,	Sharpe,
Fisher,	Shatford,
Girroit,	Smith,
Harmer,	Tanner,
Laird,	Taylor,
L'Espérance,	Thorne,
Lougheed, sir James,	Todd,
Lynch-Staunton,	Webster,
McCall,	Willoughby.—39.
McMeans,	

La motion proposant la deuxième lecture du bill est adoptée sur la même division et le bill est voté en deuxième délibération.

COMMEMORATION DU JOUR DE L'ARMISTICE.

MESSAGE DU ROI.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On vient de me remettre une dépêche que je vais vous lire. Le leader de la Chambre des Communes l'a lue, et l'on m'a prié de la soumettre au Sénat. C'est la copie d'une dépêche expédiée par le secrétaire d'Etat pour les Colonies à Son Excellence le Gouverneur général. Elle est ainsi conçue:

LONDRES, 6 novembre 1919.

Urgent.

Sa Majesté le roi m'a commandé de vous expédier, pour être publié immédiatement, le message suivant qui a été adressé à tous les peuples de l'Empire.

A tout mon peuple: Mardi, le onze novembre prochain est le premier anniversaire de l'armistice qui a arrêté le carnage universel des quatre années précédentes, et qui a tracé la victoire du droit et de la liberté. Je crois que mon peuple dans chacune des parties de l'Empire désire avec ferveur perpétuer le souvenir de cette grande délivrance et de ceux qui ont sacrifié leur vie pour l'obtenir.

Afin de donner l'occasion universelle d'exprimer ce sentiment, je désire et j'espère qu'à l'heure à laquelle l'armistice est devenue en vigueur, la onzième heure du onzième jour du onzième mois, il y ait suspension complète de toutes nos occupations normales durant le court espace de deux minutes. Durant ce temps, sauf dans les cas rares où la chose pourrait être impraticable, tout travail, tout bruit et tout mouvement devront cesser, afin qu'en silence parfait la pensée de chacun puisse se concentrer sur le cher souvenir de nos glorieux morts.

Il ne semble pas nécessaire de faire une organisation élaborée de cette démonstration. A un signal donné, lequel peut être arrangé de manière à convenir aux circonstances dans chaque localité, je crois que nous interromprons tous notre travail et notre plaisir avec joie, quels

qu'ils soient, et que nous nous unissons dans cette simple manifestation du silence et du souvenir.

George, R.I.

Ce message sera publié ici dans la presse demain matin. Des arrangements sont à se faire afin que les deux minutes de silence soient observées à onze heures mardi prochain. Les convois seront arrêtés sur les chemins de fer, le trafic dans les rues cessera, les navires en mer ne marcheront pas, autant que possible, et l'on s'efforcera de faire suspendre le travail, dans les écoles, les magasins, les mines et les fabriques, et d'obtenir un silence complet.

Sa Majesté espère que vos ministres consentiront à faire des arrangements pour obtenir qu'une démonstration semblable ait lieu.

Il est impossible, nul doute, vu la distance, que la cérémonie se fasse en même temps dans tout l'Empire. En conséquence, on a suggéré que onze heures a.m., temps local, soit adopté partout.

Un message semblable est expédié aux Indes et dans chaque dominion et colonie de l'empire.
(Signé) MILNER.

SENAT.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Séance de vendredi le 7 novembre 1919.

Le Sénat se réunit à 11 heures a.m. sous la présidence de l'Orateur.

Prière et affaires de routine.

Visite du prince de Galles.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je désire annoncer aux honorables messieurs que Son Altesse royale le prince de Galles visitera le Sénat ce matin. Il arrivera au Sénat vers midi et demi, et je suggère qu'à son entrée, la Chambre soit ajournée à loisir.

LOI CONCERNANT L'ACQUISITION DU RESEAU DU GRAND-TRONC DE CHEMIN DE FER.

Etude en comité.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité général pour étudier le bill 33: Loi concernant l'acquisition du réseau du Grand-Tronc de chemin de fer par Sa Majesté. Sous la présidence de l'honorable M. Blain.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, avant que nous commençons l'étude des différentes clauses de ce bill, permettez-moi de vous faire part de l'intention que l'on a de proposer, au cours de l'étude du bill en comité, certains amendements pour donner suite aux suggestions qui ont été faites durant la discussion sur

la seconde lecture. Il sera fait deux changements principaux. On a l'intention de fixer un maximum au jugement qui doit être rendu par les arbitres. Mon honorable ami le ministre du Travail (l'honorable M. Robertson) présentera au comité un amendement dans ce sens. Il connaît parfaitement ce sujet, pour l'avoir non seulement étudié avec soin, mais l'avoir revu d'une manière complète avec toutes les parties intéressées.

Un autre changement important sera probablement fait, savoir que nous discuterons la proposition de soumettre les valeurs financières à l'arbitrage— les valeurs garanties ainsi que les émissions de priorité; et que les valeurs garanties et les émissions de priorité seront incluses dans le montant payable annuellement par le gouvernement, de manière que le public soit complètement assuré, quelle que soit la valeur nominale demandée, que le gouvernement du Canada ne sera pas obligé de payer aux actionnaires du Grand-Tronc plus que le maximum spécifié dans cet amendement.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable monsieur pourrait-il nous dire quel sera ce montant maximum?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami le ministre du Travail le fera. Nul doute, les amendements qui ont été distribués sont des amendements dérivés des amendements importants qui seront proposés.

L'honorable GEORGE G. FOSTER: Honorables messieurs, avant de commencer la discussion du projet de loi qui est devant cette Chambre, je demande d'attirer votre bienveillante attention sur une question qui, dans une certaine mesure, m'est personnelle, mais qui se rattache aussi à l'honneur et à la réputation de cette Chambre et du gouvernement de ce pays. J'ai reçu de source inconnue, dans le cours de ces jours derniers, des exemplaires d'un journal imprimé dans la cité de Winnipeg et nommé "Manitoba Free Press". Dans la première colonne de la page éditoriale se trouve un article de fond intitulé "The Senate and the Grand Trunk". Il y a la moitié ou trois quarts d'une colonne de texte dont je n'imposerai pas la lecture à cette Chambre. Mais je vais vous lire, et par votre entremise faire connaître au pays, quelques parties de cet article. Il est en date du 27 octobre 1919, et dit:

L'acquisition du chemin de fer du Grand-Tronc par le gouvernement canadien est essentielle au succès de l'exploitation future du réseau ferroviaire national.

Une autre partie de l'article dit:

Les intérêts financiers qui s'opposent à l'acquisition du chemin de fer du Grand-Tronc savent bien que le réseau ferroviaire national ne peut être exploité avec toutes chances de succès, ou avec un réel avantage, sans ce raccourci essentiel. Ils craignent que cet essai plus complet de l'exploitation par l'Etat devienne un succès.

Et plus loin, le même article dit:

Personne ne peut prédire ce que fera le Sénat. Il peut préférer faire au bill du Grand-Tronc ce qu'il a fait récemment à la législation de prohibition de la Chambre des communes. S'il en agit ainsi, il sera marqué, par son acte même, comme un simple instrument dans les mains des intérêts financiers; il sera reconnu comme un corps trop réactionnaire, pour qu'on lui permette de demeurer, sous sa forme actuelle, comme partie du rouage législatif. Si le Sénat se rend à la demande des intérêts financiers de Montréal et rejette ou modifie gravement le bill du Grand-Tronc, la réforme du Sénat peut devenir pour le peuple canadien la besogne la plus pressante. La volonté populaire sur des questions comme la prohibition et la sécurité d'énormes placements nationaux ne peut être traitée avec mépris. Si le Sénat passe outre, ce sera à ses dépens. Il a trop souvent fait preuve d'un tempérament réactionnaire pour qu'il survive, sans être modifié, à une intervention contre la législation demandée par le public et consentie par la Chambre des communes.

Il serait assez facile de remodeler la seconde chambre du Parlement canadien suivant les conceptions modernes de la démocratie appliquée. Le problème a déjà été étudié avec beaucoup d'attention.

Quand j'ai lu cet article, je n'ai ressenti que du mépris pour les insinuations et les suggestions qu'il contient; mais lorsque, l'un après l'autre, les membres de cette Chambre se sont levés pour adresser la parole à cette Chambre et au pays, et ont cru de leur devoir de se déclarer libres de toute attache envers ces intérêts, comme l'a fait l'honorable sénateur de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton), l'honorable sénateur de Toronto (l'honorable M. Nicholls) et l'honorable sénateur de De Salaberry (l'honorable M. Béique), je me suis dit qu'avant de commencer la discussion du bill, je devais définir devant les membres de cette Chambre la position que j'occupe relativement à cette question.

Je n'ai pas actuellement, et depuis quinze ans, je n'ai pas eu une seule action du portefeuille du chemin de fer Pacifique-Canadien. Je ne suis pas intéressé, et aucun des membres de ma maison de commerce n'est intéressé, soit comme avocat, soit de toute autre manière, dans cette corporation. Je n'ai pas de relation avec aucun des membres de son bureau de direction, où je ne compte que deux amis, et aucun d'eux ne peut se flatter d'avoir discuté cette question avec moi. En ce qui me concerne, je renvoie aux journaux et aux individus l'in-

sinuation que j'ai été en relation avec la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. J'affirme que c'est faux, non seulement pour moi, mais aussi, au meilleur de ma connaissance, pour chacun de mes associés relativement à cette question.

Je sais que cette Chambre me pardonnera de parler de questions personnelles, car je sens la nécessité de le faire. Pendant quarante ans, sous une forme ou sous une autre, mon père et moi, avons été associés à la corporation du chemin de fer du Grand-Tronc. Pendant trente ans, mon père a fait affaire avec cette compagnie, et j'ai eu des relations personnelles et amicales avec les hommes qui étaient les chefs de cette grande corporation. A la mort de mon père, il y a sept ou huit ans, j'ai eu l'honneur de recevoir du bureau de direction du chemin de fer Vermont-Central, une des corporations dont il était président, l'avis de mon élection à ce bureau. De sorte que, lorsque cette législation a été présentée dans cette Chambre, et durant les jours et les semaines qui ont précédé ce temps, je n'avais aucune animosité contre le chemin de fer Grand-Tronc. Je n'avais aucun sentiment personnel d'antagonisme contre lui ou contre tout ce qui le concerne. Au contraire, si je n'avais considéré que mes sentiments personnels, si je n'avais été guidé que par mes propres intérêts, je n'aurais pas pris la position que j'ai prise hier soir, position que j'entends garder dans la suite du débat. J'ai adopté la ligne de conduite que je vais mentionner, parce que j'ai cru de mon devoir de le faire envers ceux qui m'ont été associés, et je traite ce sujet devant la Chambre, parce que je veux placer en face de ces hommes qui publient des mensonges contre les divers honorables membres de cette Chambre le fait qu'au moins l'un d'entre eux, et je crois la même chose de tous, ne peut être accusé du crime antinational qui lui a été imputé.

Le 24 octobre 1919, j'ai écrit à l'honorable E. C. Smith, président du chemin de fer Vermont-Central, Saint-Albans, Vermont, la lettre suivante :

Cher monsieur Smith,

Je suis sûr que vous comprendrez que seul le motif mentionné dans cette lettre me force à vous demander d'accepter ma résignation comme président du chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly.

Lorsque, il y a plusieurs années, votre compagnie m'a fait la gracieuseté de me choisir comme son président, j'ai accepté avec beaucoup de plaisir, parce cette position maintenait une relation existant avec ma famille depuis au delà de quarante ans, mon père ayant été président durant cette période de temps.

L'hon. M. FOSTER.

Je suis forcé de résigner exclusivement pour le fait que cette compagnie est dirigée et possédée pratiquement par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc et ses compagnies filiales, et que ce fut par la relation du S. S. et C. avec le Vermont-Central, dont vous êtes le président, que j'ai été nommé; et, comme il ne m'est pas possible d'approuver la législation actuellement en cours devant le Parlement, au sujet de la vente au gouvernement des différentes propriétés représentées par ce que nous appelons le réseau ferroviaire du Grand-Tronc, je sens que ma position n'est pas juste envers mes associés du bureau de direction, et c'est pourquoi je suis obligé de vous demander d'accepter ma résignation.

Encore une fois, soyez assuré que j'apprécie l'honneur auquel je suis forcé de renoncer, et que je regrette profondément les circonstances qui m'obligent à vous envoyer cette résignation.

Veillez me croire

Votre bien dévoué,

GEO. G. FOSTER.

Le gouverneur Smith me répondit comme suit à la date du 28 octobre :

Compagnie du chemin de fer Vermont-Central.
SAINT-ALBANS, VT., 28 octobre 1920.

A l'honorable GEORGE G. FOSTER,

Edifice Royal Trust

Place d'Armes,

Montréal, Qué.

Mon cher Sénateur,

J'ai reçu votre lettre du 24 offrant votre résignation comme président du S. S. et C., et je me conformerai certainement à votre suggestion. Votre action me cause un profond regret, mais je puis comprendre votre position. Nous n'avons pas souvent de réunion du bureau, mais je verrai à ce que la question soit placée devant le bureau à la prochaine réunion, et, s'il le faut, j'appellerai une réunion spéciale. Néanmoins, j'espère vous voir personnellement d'ici quelque temps, et discuter cette question avec vous.

Veillez me croire,

Votre bien dévoué,

(Signé) E. C. SMITH,
Président.

Je ne l'ai pas vu depuis lors. Le même jour, j'ai envoyé à M. Kelley, le président du chemin de fer du Grand-Tronc, une copie de ma lettre au gouverneur Smith, et le 30 octobre, j'ai reçu une réponse accusant réception de ma lettre. J'ai mis cette correspondance devant cette Chambre, parce que je veux que les gens du dehors de cette Chambre et dans les corridors de cet édifice, les gens qui ont colporté, par des déclarations verbales ou autrement, des calomnies contre ceux qui ont pris la même position que moi-même sur cette question, comprennent que je n'ai pas agi dans l'intérêt des trusts ni des monopoles, en adoptant la ligne de conduite que j'ai suivie devant cette Chambre et le pays. J'ai agi de cette manière parce que j'ai cru que c'était pour les meilleurs intérêts de mon pays, et par un sacrifice personnel plus élevé que les émoluments que je reçois du Sénat, j'ai résigné ma position. Il sied mal

à la presse de ce pays et aux hommes publics canadiens qui parlent ici et là de cette manière, de dénigrer les hommes qui, sur une question de principes, ont fait des sacrifices, comme l'ont fait plusieurs d'entre nous qui siégeons dans cette Chambre.

J'ai de plus résigné ma position comme directeur de la Canada Car Company, non pas à cause de quelque sentiment personnel, ni parce que cela pouvait faire quelque différence pour la compagnie, mais parce que j'ai senti que c'était mon devoir de résigner ma position, par suite de mes relations avec la Canada Car Company, celle-ci construisant des wagons pour le Gouvernement et pour le Grand-Tronc, et j'ai résigné. Cependant, si je prends le journal d'Ottawa de ce matin, je vois que moi-même et les hommes qui me sont associés sont mentionnés comme les dupes des trusts. Je dis aux journaux d'Ottawa et de Winnipeg, et aux diffamateurs de ces hommes que j'ai mentionnés, qu'ils répandent des calomnies, et si le peuple du Canada veut avoir chez les hommes publics de ce pays un modèle digne de la nation et digne des grandes destinées auxquelles il est appelé, comme j'en ai la conviction, les hommes publics de ce pays, au lieu d'être outragés et insultés lorsque leur opinion n'est pas unanime, ont droit à l'appui des gens de bien et des journaux honnêtes et du peuple de ce pays, et ne doivent pas perdre la réputation d'intégrité, qu'ils apportent en venant dans cette Chambre, par le fait de personnes qui ont d'autres motifs pour les dénigrer.

Je ne sais combien de temps je resterai dans cette Chambre. Je ne resterai pas sénateur une heure de plus que ne le voudra l'homme qui m'a appelé ici. Mais lors de mon arrivée dans cette enceinte, j'avais la bonne volonté qu'ont apportée des hommes qui ont siégé dans cette Chambre durant les deux années que j'y ai passées. J'ai acquis et j'espère gagner l'amitié d'un grand nombre d'autres, et je ne veux pas qu'un journal, ou qu'un individu, quels qu'ils soient, quelque puissants qu'ils paraissent, puissent amener une mésintelligence entre moi et les hommes dont la bienveillance m'est acquise, tant que je ferai mon devoir envers mon pays et envers le Sénat.

Si j'étais le seul en cause, si je n'avais à penser qu'à moi-même, je n'aurais pas soulevé cette question; mais, à cause de la critique lancée contre les hommes qui m'ont été associés, association dont je suis et serai toujours fier, je sens que c'est mon devoir, non seulement pour moi-même, mais pour les hommes qui ont été mes associés, de faire une semblable déclaration devant cette

Chambre; et je dis, puisque nous sommes au début de l'étude du projet de loi le plus important qui nous ait été présenté, puisque nous pouvons différer d'opinion sur chaque clause qu'il contient, pour ma part, les représentants du peuple de ce pays dans la Chambre des communes en ayant accepté le principe, et la majorité de cette Chambre ayant aussi accepté hier soir le principe de l'achat, je veux voir le contrat exposé de manière que chaque ligne et chaque article, quels que soient les intérêts politiques ou individuels en cause, soit rédigé de façon à servir les meilleurs intérêts et à sauvegarder la sûreté et la protection du peuple de ce pays.

En ce qui me concerne, je désire exprimer l'espérance que l'honorable ministre dirigeant cette Chambre montrera beaucoup de patience à notre égard, et nous donnera toute latitude pour comprendre la question, l'étudier sous tous ses aspects, et mon seul désir, c'est que, lorsque nous en aurons fini, le Canada puisse éviter la position périlleuse que je crains et redoute malgré tout par le fait de ce bill, mais qui peut être bien atténuée par des amendements protégeant les intérêts du peuple de ce pays.

L'honorable M. DANDURAND: Au lieu d'étudier les mérites des amendements déposés devant nous, ne serait-il pas préférable d'entendre le ministre du Travail nous donner des explications qui pourront instruire le Sénat, puis ajourner le comité jusqu'à trois heures, afin que nous ayons un peu de temps pour comprendre la portée de ces amendements?

L'honorable M. ROBERTSON: Honorables messieurs, je crois que la Chambre a été profondément impressionnée par l'importance de la suggestion faite hier par l'honorable sénateur de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) sur la nécessité de fixer un maximum que les arbitres ne pourront et ne devront pas dépasser. L'honorable sénateur de Hamilton a très soigneusement préparé un état, sur une base qu'il croit absolument juste, et la conclusion à laquelle il est arrivé, est que le montant annuel que le Gouvernement sera appelé à payer, d'après l'évaluation du portefeuille, ne doit pas dépasser un montant qu'il a désigné. Cependant, le montant que l'honorable sénateur d'Hamilton a adopté, a été réalisé sans prendre en considération le total de l'actif de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, actif que l'on pourrait le mieux qualifier et décrire sous le nom de chemin de fer du Grand-Tronc, composé des recettes et des surplus que

cette compagnie reçoit et encaisse, et qui n'apparaissent pas dans les registres du chemin de fer du Grand-Tronc lui-même, mais seulement dans les livres des compagnies filiales. Je crois donc que cet actif doit être compté, et, en proposant l'amendement que j'ai l'intention d'offrir à la Chambre, je n'ai en vue que cette correction. Il serait peut-être préférable de lire d'abord l'addition proposée à la clause 6 et d'expliquer ensuite les raisons qui ont amené ce changement. Je propose d'ajouter à la clause 6, après le mot "Canada", dans la dix-neuvième ligne de la page 3, les mots suivants :

La valeur, s'il en est, ainsi déterminée ne doit pas excéder un montant dont le dividende annuel de quatre pour cent par année dépasserait cinq millions de dollars. La fixation de cette limite ne doit pas être considérée par les arbitres comme une addition ou une indication que la valeur à déterminer doit être représentée par le montant ainsi fixé ou par tout autre montant.

L'honorable M. DANDURAND: Ce montant couvre l'arbitrage des actions garanties, ainsi que les actions de priorité et des actions communes?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il sera proposé des amendements dérivés pour réaliser la suggestion de couvrir les actions garanties, sans qu'il soit besoin de le spécifier dans cet amendement.

L'honorable M. ROBERTSON: Si j'ai bonne mémoire, les chiffres sur lesquels l'honorable sénateur de Hamilton a basé hier son calcul donnent comme résultat un maximum d'environ \$4,372,000, tandis que le maximum proposé dans cet amendement est de \$5,000,000. Comme je l'ai dit, il y a quelques minutes, il y a certains items de l'actif de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc qui méritent considération et qui doivent être comptés par les arbitres; et si les actionnaires de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc doivent accepter ce bill, tel qu'il sera finalement adopté, il faut qu'il soit au moins raisonnablement équitable pour eux. C'est pourquoi, je me propose, avec votre permission, d'indiquer brièvement à la Chambre pourquoi je crois raisonnable d'augmenter le maximum proposé à \$5,000,000, de \$4,380,000 qu'il était dans les calculs donnés par l'honorable sénateur de Hamilton.

L'honorable M. CASGRAIN: Cela fait un capital de \$80,000,000.

L'honorable M. ROBERTSON: Environ \$125,000,000. La compagnie du Grand-Tronc possède le portefeuille d'un grand nombre de compagnies filiales qui lui rapportent profit. Je n'ennuierai pas la Chambre par

L'hon. M. ROBERTSON.

une longue discussion de ces diverses compagnies, mais j'en nommerai quelques-unes. Tous les honorables sénateurs savent probablement que l'International Bridge Company, reliant Fort-Erié et Buffalo par un pont sur lequel passent le Grand-Tronc, le Michigan Central, le Vermont Central et le Wabash, est une compagnie indépendante, et cependant le portefeuille de l'Intercolonial Bridge Company est entièrement la propriété du chemin de fer du Grand-Tronc, et depuis plusieurs années, elle paie à la compagnie du Grand-Tronc un dividende annuel de huit pour cent.

L'honorable M. DANDURAND: Quel est son capital?

L'honorable M. ROBERTSON: Je n'ai pas ce renseignement par devers moi. Il peut se trouver dans le livre bleu. Les recettes de l'International Bridge Company, outre le dividende de huit pour cent payé à la compagnie du Grand-Tronc, propriétaire de son portefeuille, a accumulé, durant les derniers douze mois, un surplus s'élevant à \$665,000, qui est la propriété des actionnaires de l'International Bridge Company, c'est-à-dire de la compagnie du Grand-Tronc. Cet actif peut par conséquent être appelé actif secret; c'est-à-dire qu'il ne paraît pas dans les registres de la compagnie du Grand-Tronc, parce que seuls les dividendes réguliers gagnés par l'International Bridge Company sont réellement dus à la compagnie du Grand-Tronc comme propriétaire du portefeuille.

Je mentionne cela pour indiquer le principe d'après lequel cet actif secret doit être regardé comme profit à compter dans l'étude de cette question. De même, la compagnie du Grand-Tronc possède le portefeuille de la Saint-Clair Tunnel Company, dont le tunnel passe sous la rivière Sainte-Claire entre Port-Huron et Sarnia. Le surplus accumulé dans une période de douze ans s'élève à \$424,000, après paiement de tous les dividendes à la compagnie du Grand-Tronc, propriétaire du portefeuille. La Milwaukee Car Ferry Company, qui exploite des traversiers sur le lac Michigan, a pareillement accumulé \$539,981 pendant cette période. Ce sont là des profits nets en sus des dividendes payés aux actionnaires, qui sont la compagnie du Grand-Tronc.

L'honorable M. CASGRAIN: La compagnie de traversiers entre New-Haven et Milwaukee est celle qui a fait \$500,000 dans une année?

L'honorable M. ROBERTSON: Non, sur une période de onze années.

L'honorable M. CASGRAIN: Elle a pris douze ans pour réaliser ce montant?

L'honorable M. ROSS: Ce sont les profits accumulés de onze années?

L'honorable M. ROBERTSON: Oui. Ensuite, il y a la Portland Elevator Company, la New England Elevator Company et la Montreal Warehousing Company; elles sont toutes sur la même base. Il y a aussi la Rail and River Coal Company. Il serait peut-être mieux de parler un moment de cette compagnie. La Rail and River Coal Company a, dans l'Etat de l'Ohio, une propriété couvrant environ 31,000 acres de terrains carbonifères, qui contiennent plus de 200,000,000 tonnes de charbon; et je dirai, en passant, que la meilleure qualité de charbon se trouve dans les champs bitumineux des Etats-Unis. C'est le plus fort montant de charbon bitumineux possédé par une compagnie dans les Etats-Unis.

Dans mes remarques d'avant-hier, j'ai mentionné le fait que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc était elle-même propriétaire de terrains houillers, et, par suite pouvait réaliser une très grande économie dans l'exploitation de sa voie et dans le coût de son combustible. Le portefeuille de la Rail and River Coal Company est possédé par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, et les terrains sont une propriété possédée en franc-alleu; c'est-à-dire que la compagnie du Grand-Tronc est propriétaire absolu, malgré le fait qu'elle reçoive son charbon à soixante-cinq cents la tonne au-dessus du cours ou du prix payé par les autres compagnies de chemin de fer. J'ai dit l'autre jour cinquante cents la tonne, mais je suis informé que c'est soixante-cinq cents. Cette compagnie a payé en dividendes à la compagnie du Grand-Tronc, propriétaire du portefeuille, \$150,000 par année. Après déduction de la taxe de guerre au gouvernement américain, il reste encore un surplus de \$359,105 sur les recettes. Les honorables messieurs conviendront donc que les profits qui s'accumuleront par la vente du charbon, après déduction des dividendes, à la compagnie du Grand-Tronc, forment un actif secret qu'on ne peut, en justice, laisser de côté dans cette négociation. L'exploitation de la Rail and River Coal Company a été commencée en 1912, je crois, mais, durant les deux premières années, l'exploitation n'a pu rapporter des profits, et il n'y a pas eu de surplus. Depuis 1915, les surplus se sont accumulés d'année en année, et continueront sans doute à s'accroître. Il y a dans ces terrains au delà de 200,000,000

tonnes de charbon qui sera, je crois que les honorables messieurs en conviendront, un actif réel pour le réseau ferroviaire National si l'on acquiert cette propriété. C'est pourquoi, nous ne devons pas et nous ne pouvons pas ignorer l'à-propos de tenir compte de ce montant.

Il y a aussi la Oshawa Railway Company qui exploite une voie partant de la voie principale du Grand-Tronc à la ville d'Oshawa. Les recettes nettes de cette compagnie pour l'année 1918, ou au moins les profits en sus des dividendes, ont été de \$81,000; et pendant la période de 1910 à 1918, le total s'élève à \$326,000.

Le chemin de fer des Mille-Isles a donné des profits en quelques années, et dans d'autres années, il n'y eut pas de profits; mais dans ces dernières années, il y eut un surplus, à part le paiement des dividendes, de \$6,000 à \$26,000 par année. Dans cet Etat, on trouve un total de \$3,856,499 pour les surplus acquis par les compagnies filiales, et non transférés au compte de recettes de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, mais gardés en réserve ou employés à des additions ou des améliorations et à l'extinction de la dette consolidée de ces compagnies filiales.

L'honorable M. DANDURAND: De surplus annuels?

L'honorable M. ROBERTSON: Non, c'est l'ensemble des profits acquis en sus et à part des dividendes payés.

L'honorable M. THOMPSON: Puis-je comprendre, au sujet de cet actif secret, que l'on a l'intention d'augmenter le dividende annuel comme s'ils formaient des placements?

L'honorable M. ROBERTSON: Non.

L'honorable M. THOMPSON: Vous avez suggéré de mettre le maximum à \$4,380,000.

L'honorable M. ROBERTSON: Mon opinion est que cet actif secret comprend des items que les arbitres devront nécessairement prendre en considération en étudiant toute la question. De plus, si nous limitons le maximum à la somme proposée de \$4,380,000, à peu près le montant que l'honorable sénateur de Hamilton croit juste, et qui serait basé sur le seul actif du chemin de fer, nous serions probablement injustes envers les actionnaires, et peut-être le marché se trouverait sur une base qui le ferait rejeter, et manquer l'arbitrage. C'est pourquoi nous proposons de fixer à \$5,000,000 le montant maximum que les arbitres ne pourront dépasser, afin de couvrir l'actif secret que j'ai mentionné.

L'honorable M. THOMPSON: Vous ne considérez pas les réserves comme des placements permanents au même titre que les actions dans la construction d'un chemin de fer?

L'honorable M. ROBERTSON: Ce sont des questions que le bureau des arbitres seul devra déterminer, parce que nous ne connaissons pas les faits. Mais si nous restreignons l'action du bureau en évaluant quelques-unes de ces propriétés que j'ai mentionnées, je pense que ce serait injuste pour les détenteurs de ces propriétés.

L'honorable M. CASGRAIN: Cet actif ou ces profits pour l'année 1918 sont-ils compris dans le surplus de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc?

L'honorable M. ROBERTSON: Non, ils n'apparaissent pas du tout dans le rapport du Grand-Tronc. Ce sont les surplus des compagnies filiales, en sus des dividendes payés à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, propriétaire du portefeuille.

L'honorable M. CASGRAIN: Cela n'a rien à faire avec le surplus de cette dernière compagnie?

L'honorable M. ROBERTSON: Non.

L'honorable H. BEIQUE: L'honorable monsieur a-t-il le rapport du pont Victoria?

L'honorable M. ROBERTSON: Le pont Victoria n'est pas inclus dans cette liste; je ne sais pas si elle est complète; je ne fais que la mentionner pour démontrer ma thèse, qu'il doit y avoir une marge en plus et au delà du montant donné par l'honorable sénateur de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton), afin de couvrir l'actif des compagnies filiales du Grand-Tronc.

L'honorable M. BOSTOCK: Je demanderais à l'honorable monsieur s'il a étudié la question de donner une direction nette aux arbitres dans l'étude des items qu'il a mentionnés, en compensation des \$97,000,000 de passif de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, passif qui, nul doute, devra être assumé par le gouvernement.

L'honorable M. ROBERTSON: Je comprends que le pont Victoria appartient en propre à la compagnie du Grand-Tronc, et ne forme pas une compagnie indépendante. En réponse à la question de l'honorable leader (l'honorable M. Bostock), je ne crois pas, vu que la Chambre des Communes n'a pas cru le faire, que cette Chambre puisse entreprendre de restreindre ou de diriger les détails concernant ce que les arbitres devront faire en toute occasion. Nous de-

L'hon. M. ROBERTSON:

vons laisser ces questions entièrement entre leurs mains. Je ne pense pas que nous soyons compétents pour diriger les arbitres sur ce qu'ils doivent ou ne doivent pas faire à propos de quelque sujet donné, vu que nous n'avons pas de renseignements, que nous ne connaissons pas les détails.

L'honorable M. NICHOLLS: J'aimerais à savoir si l'actif secret a été connu de la Chambre des Communes lorsqu'elle a étudié ce bill.

L'honorable M. ROBERTSON: Je ne puis le dire d'une manière certaine, mais je sais que cet état que j'ai actuellement en main a été en la possession du ministère des Chemins de fer, et que c'est un rapport de faits vérifiés par Prive, Waterhouse and Company, qui, je crois, est une maison en qui tout le monde a confiance. Je ne crois pas qu'il y ait quelque doute sur l'exactitude ou l'authenticité des faits que je présente.

L'honorable M. BEIQUE: J'apprécie la manière de procéder de l'honorable ministre au sujet de cet actif secret, mais une chose me frappe, c'est que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc puisse bénéficier de cet actif. De sorte que, pour suivre quelque peu la suggestion de l'honorable leader de ce côté de la Chambre, je propose à la considération du gouvernement et du ministre du Travail la plausibilité d'adopter la clause que je vais lire comme une addition au projet de loi. Je crois qu'il convient de se garder d'injustice envers la compagnie; il est également juste de traiter le peuple de ce pays d'une manière équitable; et il serait nécessaire d'ajouter au bill une clause dans le genre de celle-ci:

Pour les fins de l'évaluation à laquelle pourvoit la présente loi, les arbitres devront prendre à leur pleine valeur les obligations de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc comme garant des obligations ou autres valeurs ou à d'autre titre répondant de quelque titre de dette de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ou de la Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique et de toutes autres réclamations du gouvernement du Dominion du Canada contre l'une ou l'autre desdites compagnies.

Je crains que ce bill, tel que préparé, et particulièrement la clause 11, ne signifie que le Gouvernement soit forcé d'assumer entièrement la responsabilité des obligations de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, et que, par conséquent, toutes les réclamations que le gouvernement du Canada peut avoir contre l'une de ces compagnies soient annulées. Je crois qu'il est juste de fermer la porte à

toutes interprétations de cette nature. Le gouvernement du Canada ne doit pas être avantagé au détriment du Grand-Tronc, mais, d'un autre côté, celui-ci ne doit pas avoir le pas sur le Dominion du Canada.

L'honorable M. LYNCH-STANTON: L'honorable sénateur a-t-il mis cet amendement par écrit?

L'honorable M. BEIQUE: Je l'ai ici.

L'honorable M. ROBERTSON: Je ne vois pas bien le rapport de l'amendement proposé par l'honorable sénateur de De Salaberry (l'honorable M. Beique) avec la clause 6, que nous sommes à discuter.

L'honorable M. BEIQUE: Je ne sais s'il se rapporte à la clause 6.

L'honorable M. ROBERTSON: L'honorable sénateur n'a pas l'intention de modifier l'amendement discuté actuellement?

L'honorable M. BEIQUE: Oh! non. Il ne se rapporte pas à cet amendement. Je crois qu'on pourrait le mettre à la fin du bill, après la clause 11.

L'honorable M. ROSS: L'honorable sénateur pourrait-il déposer son amendement sur la table, afin qu'on puisse en avoir des des copies?

L'honorable M. BEIQUE: Oui, c'est ce que je vais faire.

L'honorable M. GORDON: Je comprends, d'après ce qu'a dit l'honorable ministre (l'honorable M. Robertson) que le revenu provenant de ces sources sera inclus. Je consulte la page 45 du rapport général du Grand-Tronc.

L'honorable M. ROBERTSON: Non.

L'honorable M. GORDON: Il n'est pas inclus?

L'honorable M. ROBERTSON: Aucun des montants que j'ai cités n'est porté dans les rapports du Grand-Tronc, parce que cela ne concerne pas le Grand-Tronc. Ce sont des profits accumulés à l'actif des compagnies filiales dont le chemin de fer du Grand-Tronc possède le portefeuille, profits en sus des dividendes payés au complet sur les actions possédées par le Grand-Tronc.

L'honorable M. GORDON: Les dividendes seront inclus?

L'honorable M. ROBERTSON: Oh! oui.

L'honorable M. GORDON: Mais ce qui n'est pas inclus, c'est le surplus?

L'honorable M. ROBERTSON: Le surplus, qui s'élève à un demi-million de dollars.

L'honorable M. GORDON: Oui. Maintenant, dans plusieurs cas, ces surplus peuvent être peu de chose. Voici ce que je veux dire: sont-ils sous une forme liquide—en numéraire ou en obligations ou quelque chose de semblable?

L'honorable M. ROSS: Ou en espèces dans une banque?

L'honorable M. GORDON: Il me semble, que cette question soit réglée ou non, que ce sera du devoir des arbitres d'examiner bien attentivement les affaires de cette compagnie, afin de s'assurer que ces surplus existent. Par exemple, dans le cas du Grand-Tronc lui-même, celui-ci a déclaré un surplus l'année dernière, malgré qu'il n'ait pas payé de dividende.

Une autre question que je voudrais poser au ministre, c'est celle-ci: vous nous donnez l'actif secret; mais avec cet actif, je présume qu'il y a aussi un passif secret. L'avez-vous?

L'honorable M. ROBERTSON: Non.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, je ne puis voir l'à-propos de cette manière de raisonner. Supposons pour un moment que nous ayons un état bien exact, spécifiant tous les item du passif dû par le Grand-Tronc à ses créanciers, de quelle manière cet état pourrait-il nous aider dans le calcul du montant que nous devrions payer au Grand-Tronc? Nous prendrions alors la place des arbitres. Le Parlement n'est pas le tribunal ni le corps qui doit déterminer cette évaluation. Pourquoi nommons-nous des arbitres? Le devoir de ceux-ci sera d'étudier soigneusement et avec la plus grande exactitude tout le passif, tout l'actif et toutes les valeurs du réseau ferroviaire du Grand-Tronc et de ses compagnies filiales, si vous le voulez bien, et ensuite déterminer ce que nous devons payer. Maintenant, si mon honorable ami avait devant lui aujourd'hui un état exact du passif et de l'actif, serait-il prêt à déterminer ce que le gouvernement du Canada devrait payer au Grand-Tronc, et les autres membres du Parlement accepteraient-ils le jugement et les conclusions de mon honorable ami? Il serait absolument impossible de cette manière d'en arriver à une conclusion. Les arbitres prendront sans doute douze mois ou plus pour faire l'étude la plus attentive et la plus complète de toutes les affaires de la compagnie, et alors ils pourront en tirer la conclusion du montant à

payer. C'est pour cette raison qu'il est laissé aux arbitres une marge pour déterminer le montant à payer. Le montant mentionné par mon honorable ami de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) est basé sur les recettes nettes, ou sur les dividendes, ou, plus exactement, sur l'intérêt pendant une période de dix ans. Comme l'a démontré mon honorable ami le ministre du Travail (l'honorable M. Robertson), il y a d'autre actif que ces recettes nettes, et il est désirable que les arbitres puissent voir s'il a quelque valeur. S'il n'en a pas, le montant du jugement ne sera pas augmenté; s'il a de la valeur, celle-ci se fera sentir dans le montant du jugement; s'il y a un passif, celui-ci affectera aussi le montant; s'il se trouve un actif, sa valeur affectera d'autant le jugement; et ainsi de suite. De sorte qu'il me semble futile de discuter entre nous ce que sera l'actif ou le passif, parce que cela ne nous conduira à rien. C'est là exclusivement le travail des arbitres.

L'honorable M. FOSTER: Je voudrais demander à l'honorable leader de la Chambre si, dans son opinion, ou dans l'opinion de quelque personne, il y a quelque doute que les arbitres, dans l'établissement du montant final, prennent en considération tout le passif qui pourrait être découvert plus tard en quelque endroit, ou serait pour quelque considération au débit de la compagnie. D'après ce qu'il dit, je comprends que les arbitres devront prendre en considération toute dette secrète, quelle qu'en soit l'origine, mais je voudrais bien établir ce point.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. Je puis dire à mon honorable ami que, nous rappelant ce qui est arrivé lors du jugement rendu dans le cas du Canadian-Northern, nous avons mis une clause spéciale établissant une certaine réserve pour le passif secret, et il sera du devoir des arbitres de sauvegarder l'intérêt public de toute manière, absolument comme deux individus voient à la protection de leur intérêts, lorsqu'ils acceptent un arbitrage concernant l'achat d'une propriété et la transmission du passif qui s'y trouve attaché.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Honorables messieurs, je pense que la discussion sur la motion de l'honorable ministre ne se fait pas d'une manière pratique. Me sera-t-il permis pour un moment de donner mon opinion à ce sujet? Pour la limite que je suggérais hier, je n'ai compté que les fonds considérés par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc comme rapportant des dividendes. Maintenant, si nous

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

devons élever cette limite, d'après la même méthode que j'ai suivie, je voudrais m'assurer si cet actif secret peut donner des dividendes. C'est là la pierre de touche: peut-il rapporter des dividendes? Toute compagnie peut inscrire dans ses livres qu'elle a un surplus, mais la question vitale, c'est que ce surplus, tel qu'il est inscrit dans les livres.

VISITE DE SON ALTESSE ROYALE LE PRINCE DE GALLES AU SENAT.

A cause de la visite du Prince de Galles, la discussion est alors suspendue, et le comité se lève et rapporte progrès.

Le Sénat est ajourné à loisir.

Après la présentation des honorables sénateurs à Son Altesse Royale:

L'honorable PRESIDENT: Son Altesse Royale daigne parler au Sénat et va dire quelques mots.

Son Altesse Royale:

Messieurs les Sénateurs:

J'ai été si émerveillé au cours de mon voyage dans le Canada, j'ai vu tant de choses intéressantes que je n'aurais pu omettre, sans me le reprocher, la visite du parlement de la Confédération. Je vous remercie donc de m'avoir invité à venir, et j'apprécie hautement le privilège de faire votre connaissance. J'espère assister à vos débats à ma prochaine visite au Canada, et j'ai confiance que vous serez alors installés plus confortablement dans votre nouvel édifice parlementaire. Ainsi, je ne vous dis pas adieu, mais au revoir.

BILL D'ACQUISITION DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

Reprise de l'étude en comité.

Le Sénat étant de nouveau réuni:

L'honorable M. BEIQUE: J'ai changé la forme de la motion que j'ai suggérée, afin de la rendre plus acceptable par le gouvernement. J'ai adopté la forme négative au lieu de la forme affirmative, comme suit:

Pour les fins de l'évaluation à laquelle pourvoit la présente loi, aucune de ces dispositions ne doit être interprétée comme supprimant ou affectant les obligations contractées par le Grand-Tronc comme garant ou à d'autre titre répondant de quelque titre de dette du Grand-Tronc-Pacifique ou des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, non plus que les réclamations du gouvernement du Dominion du Canada contre l'une ou l'autre des compagnies susmentionnées.

Cette clause couvre les réclamations soit contre le Grand-Tronc, soit contre le Grand-Tronc-Pacifique.

Le Sénat est ajourné jusqu'à trois heures du même jour.

Deuxième séance.

Le Sénat se réunit à 3.30 heures p.m. sous la présidence de l'Orateur.

Affaires de routine.

Présentation d'un nouveau sénateur.

L'honorable William Proudfoot, de Goderich, Ontario, est présenté par l'honorable sir James Loughheed et l'honorable M. Blain, et prend son siège.

Bill d'acquisition du chemin de fer du Grand-Tronc.

REPRISE DE L'ETUDE EN COMITE.

Le Sénat se forme de nouveau en comité pour étudier le bill n° 33, Loi concernant l'acquisition du réseau ferroviaire du Grand-Tronc par Sa Majesté. L'honorable M. Blain est au fauteuil.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Lorsque nous avons ajourné, je m'efforçais d'expliquer que cet actif mentionné par l'honorable ministre du Travail (l'honorable M. Robertson) devrait être ajouté, s'il rapporte réellement des dividendes au chemin de fer du Grand-Tronc. Depuis l'ajournement, j'ai rédigé mon idée sous la forme de cet amendement:

La valeur, s'il en est, ainsi déterminée, ne doit en aucun cas excéder un montant dont le dividende annuel à quatre pour cent dépasserait... .., somme représentant le dividende moyen payé par le Grand-Tronc durant les dix années antérieures à 1914.

C'est le même amendement dont j'avais donné avis, excepté qu'il est exprimé en calcul d'intérêt au lieu de capital. J'ai ajouté ensuite les mots suivants:

Cependant, si les arbitres estiment que les réserves en espèces des compagnies filiales du Grand-Tronc, telles que ces réserves sont dites existantes, peuvent rapporter, effectivement des dividendes, et ne sont pas annulées par un passif impayé d'autres compagnies filiales, la limite susmentionnée pourra être élevée par les arbitres au montant de \$5,000,000.

C'est-à-dire qu'il y a, d'après l'état mentionné par le ministre du Travail, certains surplus des compagnies filiales qui, paraît-il, produisent des dividendes sur le portefeuille du Grand-Tronc. D'un autre côté, il y a plusieurs compagnies filiales de la compagnie du Grand-Tronc qui ont des déficits au lieu de surplus, et le Grand-Tronc a payé en avance à ces compagnies, sur

une période de plusieurs années, environ \$7,000,000. Si ces \$7,000,000 ont suffi pour garder ces compagnies solvables, les surplus mentionnés peuvent réellement donner des dividendes; mais si ces compagnies n'ont pas donné de dividendes et ont encore des déficits, le Grand-Tronc devra leur fournir encore des avances pour couvrir les déficits, et ces avances absorberont les surplus des compagnies plus heureuses dans leurs opérations. Le proviso que je propose couvre cette éventualité, et établit clairement que, si les arbitres trouvent les avances déjà faites par le Grand-Tronc suffisantes pour la solvabilité des compagnies en déficit, ils pourront considérer ces surplus comme réels et effectifs. S'il ne croient pas qu'un montant suffisant a été payé par le Grand-Tronc pour maintenir les compagnies déficitaires, alors les surplus ne pourront donner de dividendes, et par suite, être comptés au crédit du compte du Grand-Tronc. Si on rédige l'amendement de cette façon, la compagnie du Grand-Tronc aura le bénéfice de ces surplus qui apparaissent dans l'état lu par le ministre, seulement dans le cas où ils existent réellement, et non autrement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ne serait-il pas mieux d'attendre que nous soyions rendus à cette clause

L'honorable M. NICHOLLS: Au sujet des déclarations faites par l'honorable sénateur de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton), je puis dire que j'ai notifié le ministre du Travail de mon intention de poser une question cet après-midi sur le même sujet. Je lui ai dit la question que j'avais l'intention de demander, afin qu'il soit prêt à me répondre; mais je remarque qu'il n'est pas à son siège en ce moment, et je ne doute pas que l'honorable leader de la Chambre soit capable de me donner ce renseignement. J'ai compris ce matin dans les remarques du ministre du Travail, que cet actif secret consiste en des surplus très considérables qui n'ont pas été distribués. Si ces surplus sont en espèces, je vois la force de son argument; mais d'après mon expérience des affaires, lorsqu'une compagnie accumule un surplus, elle ne le garde pas en banque, ne le place pas sur des obligations ou sur d'autres valeurs, mais elle l'emploie à l'amélioration de la propriété. L'honorable ministre du Travail a dit ce matin que l'on se propose de considérer comme item de valeur cet actif secret, surtout la partie qui a donné un dividende de huit pour cent, je crois. L'argument que je veux développer, point très important, et que remarqueront tous ceux qui ont l'habitude de l'analyse des

états financiers, c'est que si ces compagnies ont rapporté huit pour cent et accumulé en plus une réserve, leur valeur est réelle; mais que si la réserve, d'année en année, a été versée de nouveau au compte de la propriété, et que ce n'est qu'au moyen de ce nouveau placement de capitaux qu'elles ont pu gagner huit pour cent, je prétends que ces surplus ne peuvent être comptés dans l'évaluation, parce qu'alors ils se trouveraient payés deux fois. Nous aurions à payer sur une base de dividende de huit pour cent, et nous prendrions aussi en considération le surplus qui a été accumulé de cette manière. J'ai donné avis verbalement au ministre du Travail que je me proposais de demander une question à ce sujet, question qui m'a été suggérée par son discours de ce matin. Ce que je veux établir, c'est le danger auquel nous sommes exposés de payer deux fois pour la même chose, du moins d'après ce que j'ai compris dans les remarques de l'honorable ministre du Travail. Si cette réserve est en numéraire et peut être distribuée, il est bien juste que la compagnie du Grand-Tronc en reçoive quelque compensation.

L'honorable M. LYNCH-STANTON: Cet amendement a pour but de régler cette question.

L'honorable M. NICHOLLS: Mais si la réserve est engagée de nouveau dans les améliorations, nous ne devrions pas payer à la fois pour le capital des dividendes et pour l'entrée au livre pur et simple de surplus qui ne sont peut-être pas réels.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ne serait-il pas mieux de procéder en suivant le bill?

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable leader du Gouvernement me permettrait-il de dire quelques mots pour expliquer au Sénat la nature de la proposition?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si mon honorable ami veut bien me le permettre, je désire faire remarquer que depuis que nous sommes réunis ce matin, j'ai pris note des diverses propositions qui ont été faites au Gouvernement, et que tout le temps j'ai prêté la plus grande attention aux difficultés que nous avons à résoudre et qui se dégagent des amendements. Je trouve qu'il ne serait pas pratique de suivre le plan que j'ai suggéré ce matin par l'amendement que j'ai proposé, et c'est pourquoi je propose de laisser de côté les amendements dérivés qui ont été distribués ce matin et, lorsque nous serons rendus à la clause 6, de l'amender comme suit. Je

L'hon. M. NICHOLLS.

mentionne cet amendement maintenant, avant de procéder à l'étude du bill, afin de savoir d'avance ce que nous devons faire pour l'étude de la clause 6. L'amendement que je propose est le suivant:

La valeur, s'il en est, ainsi déterminée, ne doit pas excéder un montant dont le dividende annuel de quatre pour cent par année sur la valeur nominale globale des actions du capital actuel et des nouvelles actions garanties, mises ensemble, dépasserait \$5,000,000. La fixation de cette limite ne doit pas être considérée, par les arbitres, comme une reconnaissance ou une indication que la valeur à déterminer doit être représentée par le montant ainsi fixé ou par tout autre montant.

L'honorable M. DANDURAND: Cet amendement viendra à la fin de la clause 6?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je propose de l'ajouter à la clause 6, après le mot "Canada" dans la ligne 19 de la page 3. Je le mentionne simplement pour que nous puissions l'étudier lorsque nous serons rendus à la clause 6. Permettez-moi de suggérer au comité que nous procédions à l'étude des articles précédents en suivant le bill tel qu'il nous est venu de la Chambre des Communes, et s'il est à propos d'y revenir, nous suivrions l'assentiment de la Chambre. Il me semble que ce serait la manière la plus satisfaisante de procéder à l'étude du bill.

L'honorable M. DANDURAND: Les amendements suggérés aux cinq premières clauses, et que mon honorable ami appelle les amendements dérivés, seront-ils étudiés?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai l'intention de proposer cet amendement lorsque nous serons à la clause 6. Mon honorable ami de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Stanton) a un amendement qui apparemment prendrait la place de celui-ci. Mon honorable ami de DeSalaberry (l'honorable M. Béique) a un amendement dont il a donné avis ce matin et qui sera considéré plus tard. Ces trois amendements sont les seuls qui soient devant nous, et je pense que ce sont les seuls que nous pouvons attendre. A tout événement, ce sont les seuls que je prévois.

L'honorable M. BOSTOCK: Dois-je comprendre que tous les autres amendements sont retirés?

L'honorable M. JAMES LOUGHEED: Ce sont les amendements dérivés qui dépendent de l'adoption de celui de la clause 6.

L'honorable M. BOSTOCK: Celui-ci a été proposé par l'honorable ministre du Travail ce matin.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, mais nous proposons maintenant de retirer ceux-là, et d'adopter celui-ci. Tout cela a été fait à la hâte entre deux heures, le temps de l'ajournement, et l'heure de la réunion de cet après-midi.

L'honorable M. DANDURAND: Dois-je comprendre que la position nouvelle est qu'il sera alloué quatre pour cent sur les actions garanties, tel que pourvu dans le bill venant de la Chambre des Communes, et que les arbitres auront simplement à évaluer les actions de priorité et les actions ordinaires, mais ne devront pas dépasser le montant de \$5,000,000 pour le tout?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Toutes les actions sont comprises dans le montant de \$5,000,000. Alors, en vertu de l'article 4 du bill, le Gouvernement doit être autorisé à négocier avec les porteurs d'actions garanties pour que ces actions lui soient transmises, que les porteurs renoncent au droit de vote qui est attaché à ces actions, et acceptent à la place de celles-ci des actions ne comportant pas droit de voter. C'est une convention qui doit être faite entre le Gouvernement et les porteurs d'actions garanties, mais nous ne faisons pas de différence entre ces actions dans l'amendement que j'ai proposé. Le tout doit être inclus dans les \$5,000,000.

L'honorable M. CASGRAIN: Pensez-vous qu'il serait sage de payer une somme aussi forte, ou, en principe, toute somme, au moyen de garantie? Cela signifie que vous serez satisfaits si les arbitres agissent de cette manière.

Quelques honorables SENATEURS: Non, non.

L'honorable M. CASGRAIN: Bien, c'est là mon opinion.

L'honorable M. FOSTER: L'objection des honorables messieurs était auparavant l'absence de limite, et ils nous demandaient de faire exactement ce à quoi ils s'objectent aujourd'hui. Maintenant, les honorables messieurs ne veulent pas mettre de limite dans le bill.

L'honorable M. CASGRAIN: Je pense que la limite de \$5,000,000 est trop élevée.

Quelques honorables SENATEURS: Ecoutez, écoutez.

L'honorable M. CASGRAIN: Elle est à peu près aussi forte que la somme demandée par le Grand-Tronc.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Elle ne fixe pas un montant arbitraire; la

somme est laissée à la discrétion des arbitres. Nous leur permettons simplement d'évaluer la propriété, et en supposant qu'ils fixeraient le montant à \$10,000,000, nous ne devons pas payer plus que...

L'honorable M. DANDURAND: Je ne veux pas aller à l'encontre de la suggestion de mon honorable ami de discuter cette question lorsque nous serons à la clause 6. Je suis prêt à faire un petit exposé montrant la situation actuelle, et celle qui existait avant de fixer un maximum. Si les honorables messieurs insistent pour que j'attende...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne veux pas qu'il soit question d'insister; mais je pense que cela est parfaitement inutile. Ne serait-il pas mieux de discuter une question définie, puis ensuite exprimer l'opinion de la Chambre au moyen d'un amendement?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas l'intention de discuter...

L'honorable M. CROSBY: Nous ferions mieux de lire et discuter les clauses dans leur ordre. La Chambre ne sait quelle est la clause qui est discutée. Etudions les clauses au fur et à mesure qu'elles seront présentées devant nous.

L'honorable M. DANDURAND: Je veux seulement attirer l'attention des honorables messieurs sur le fait...

L'honorable M. CROSBY: Monsieur le président, je veux savoir quelle est la clause que nous discutons, et je veux qu'elle soit lue.

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons un avis par l'honorable leader du Gouvernement que la clause 6 sera changée. Cet avis est différent de celui qui a été donné ce matin par le ministre du Travail. Tout le bill sera affecté par la décision qui sera prise sur la clause 6. Avant de régler cette clause, il nous faut adopter les cinq premières. Il me semble que nous devrions mieux comprendre la situation, avant de discuter les cinq premières clauses. Puisque nous aurons des amendements dérivés, le Sénat doit savoir exactement ce que signifie ce chiffre maximum de \$5,000,000 en comparaison avec l'offre faite par le Gouvernement au Grand-Tronc et la contre-proposition du Grand-Tronc au Gouvernement.

Je veux parler deux ou trois minutes seulement, pour que les points de comparaison soient bien fixés dans l'idée des honorables messieurs. Je veux attirer votre attention

sur le fait que le Gouvernement, par cette offre au Grand-Tronc, a déclaré qu'il était prêt à faire un paiement annuel de \$2,500,000 pour les trois premières années, de \$3,000,000 pour les cinq années subséquentes, et \$3,600,000 dans la suite. M. Smithers, dans sa lettre du 8 août, dit qu'il ne croit pas ces montants suffisants, et il termine sa lettre en disant:

Mais il a aussi été suggéré une autre alternative, par laquelle il serait payé une somme définie sans arbitrage, et je suis autorisé à dire que le bureau recommanderait aux actionnaires d'accepter le paiement d'une somme annuelle de £1,163,000...

lequel montant, à \$4.86, serait équivalent à la somme de \$5,562,000. De sorte que nous avons une offre faite par le Gouvernement de payer un maximum qui serait, après huit années, de \$3,600,000 par année, et nous avons une contre-proposition du Grand-Tronc qui demande \$5,652,000.

L'honorable sénateur de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) a suggéré un maximum de \$4,336,000 — je laisse de côté le compte du capital — contre \$3,600,000, montant de l'offre du Gouvernement, et contre \$5,652,000, montant demandé dans la proposition du Grand-Tronc. Maintenant le Gouvernement dit: "Nous fixerons un maximum de \$5,000,000." J'attire l'attention sur le fait que ce montant maximum, qui peut être accordé par les arbitres, est de \$1,400,000 par année plus élevé que l'offre du Gouvernement; par contre il est au-dessous du montant minimum que le Grand-Tronc est disposé à accepter. Maintenant le Gouvernement dit \$5,000,000. Je ne m'inquiète pas beaucoup des raisons qui poussent le Gouvernement...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami préférerait-il un arbitrage d'une autre manière, où les arbitres seraient appelés à juger entre le maximum offert par le Gouvernement et le minimum fixé par le Grand-Tronc?

L'honorable M. DANDURAND: Non. J'attire l'attention de mon honorable ami sur le fait que je n'argumente pas, que je ne fais que citer des chiffres. Si vous fixez la limite à \$5,000,000, il y a une diminution de \$652,000 par année sur les actions ordinaires. Je veux attirer l'attention sur le fait que nous garantissons le quatre pour cent sur les actions garanties. Si l'arbitrage accorde le plein montant de \$5,000,000, nous garantissons à perpétuité un dividende de 4 pour 100 sur les actions de priorité.

Je ne répéterai pas les remarques que j'ai faites sur le danger d'assurer un dividende

L'hon. M. DANDURAND.

qui ne serait pas acquis sur ces actions de priorité, parce qu'en dépit de mes arguments, la majorité a décidé que nous devions adopter le bill. Maintenant, il reste à faire de notre mieux pour sauvegarder les intérêts du pays, et à ce point de vue, la fixation de la somme de \$5,000,000 est un moyen très efficace de sauvegarder les intérêts du Canada, parce qu'elle impose une limite à l'essor de l'imagination des arbitres dans l'évaluation de ce portefeuille. D'un autre côté, nous ne devons pas oublier le fait que le maximum assure un montant de 4 pour 100 sur les actions de priorité.

Comme je l'ai dit, je ne m'inquiète pas des raisons qui poussent le Gouvernement à fixer ce montant de \$5,000,000, ni de la discussion qui s'élève au sujet de ces soldes appartenant aux réserves accumulées par les diverses compagnies filiales, parce que les arbitres auront nombre d'autres raisons pour décider que \$5,000,000 est le montant final de leur décision. Ils peuvent accepter ce chiffre sur la valeur des terminus. Ils peuvent le faire en se basant sur la valeur future, si nous ne disons pas dans un amendement que cette valeur ne peut être prise en considération. Les raisons qui motivent le Gouvernement dans le choix du montant de \$5,000,000 comme limite fixée à l'arbitrage ne m'intéressent pas beaucoup; car il y a tant d'autres considérations que nous avons pratiquement, je crois, donné une direction dont les arbitres profiteront, et le résultat peut être que la somme de \$5,000,000 sera la décision des arbitres.

L'article 1er est adopté.

Article 2—Le Gouvernement est autorisé à conclure un traité avec la compagnie du Grand-Tronc, etc.

L'honorable M. NICHOLLS: Avant d'adopter cet article, je sens que, pour être conséquent, je dois renouveler mon objection aux dispositions de cette clause. L'article dit:

Le Gouvernement peut conclure un traité avec la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, ainsi qu'avec les autres compagnies et intérêts qu'il le Gouvernement peut juger nécessaire.

Mon objection est basée sur ce que le parlement du Canada ne recevra pas une copie de ce traité, et que, quel que soit le montant que nous aurons à payer, ni la Chambre des Communes, ni le Sénat ne verront la copie du traité. Il y a injustice par le fait que préalablement à la décision des actionnaires du Grand-Tronc, ce traité devra être préparé, signé, paraphé et livré, et soumis à leur examen à Londres, et ils pourront l'ac-

cepter ou le rejeter à leur gré; ils pourront le critiquer ou y demander des amendements, et le Gouvernement, par arrêté en conseil en vertu d'une clause, est autorisé à changer le traité, s'il le juge à propos.

Je ne veux pas faire une opposition de partisan à cette clause; mais l'une des principales objections que j'ai contre ce traité, et l'une des principales raisons que j'avais de me lever de mon siège et de suggérer la remise à un autre jour, était que je n'ai pas encore vu de transaction — peut-être à cause de mon manque d'expérience — dans laquelle l'une des parties n'a pas la chance de voir le marché, tout en étant liée par ce même marché, tandis que l'autre partie a le droit d'accepter ou de rejeter. Je n'ai pas l'intention de proposer un amendement, mais pour être logique, et afin que mon objection soit mieux comprise, j'ai cru de mon devoir de me lever et d'exprimer mon opinion.

L'honorable M. BOSTOCK: Je pense que l'honorable sénateur de Toronto (l'honorable M. Nicholls) mérite d'être félicité pour avoir soumis cette question à l'attention de la Chambre. La question du traité mentionné dans cette clause est une des plus importantes pour les intérêts du pays. Il est spécifié que ces autres compagnies et intérêts seront compris dans le traité, mais nous ne connaissons rien à leur sujet. Nous n'avons pas les renseignements que nous devrions avoir, et l'on nous demande de donner au Gouvernement une sorte de blanc-seing ou complète liberté de négocier ces questions sans connaître réellement leur portée. Les dispositions de ce bill sont que, lorsque le traité sera rédigé, il sera soumis aux actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc; mais nous, de cette Chambre, et en général les membres du Parlement, nous ne verrons pas les termes et les détails de ce traité avant de l'approuver.

Il nous faut donner carte blanche au Gouvernement dans la rédaction du traité, où il mettra ce qu'il voudra. Je crois qu'on nous demande d'aller trop loin dans ce sens, et que ce n'est pas la ligne de conduite suivie jusqu'à présent dans ces sortes de conventions avec les compagnies de chemins de fer. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le démontrer précédemment, lorsqu'il a été fait un traité entre le Gouvernement et les représentants de la compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique, tous les termes du traité ont été inclus dans l'annexe à cette loi. Et plus tard, quand une convention a été passée entre le Gouvernement du jour et le Grand-

Tronc-Pacifique, convention entraînant la question du Transcontinental National, les termes de cette convention ont été définis dans la loi, et le Parlement et le pays ont eu l'opportunité de connaître les termes de la convention avant que le Parlement consente à ce que le bill devienne loi.

Je pense que c'est une chose extrêmement importante pour le pays de connaître exactement quels sont les articles de ce traité, que nous ne devrions pas négocier cette question les mains liées, ou sans avoir les renseignements que, d'après moi, cette Chambre a droit d'avoir; et je voudrais proposer un amendement à cette clause, stipulant que ce traité soit soumis au Parlement pour être ratifié avant d'être finalement adopté. Je propose donc, appuyé par l'honorable M. Dandurand, que cette clause soit amendée de manière à stipuler ce principe.

L'honorable M. BELCOURT: Il a été dit dans la Chambre des Communes, par le ministre qui est le parrain du bill, que le traité était en préparation, et que peut-être il pourrait être prêt à temps pour être soumis au Parlement avant la prorogation. Je pense que mon honorable ami doit à cette Chambre de dire si le traité a été préparé, et, dans l'affirmative, s'il sera déposé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je puis dire à l'honorable monsieur que le traité n'a pas été préparé. Il a été commencé, mais on s'est aperçu qu'il était impossible de le terminer sans qu'il soit étudié par le bureau de direction du Grand-Tronc, pratiquement le même chose que pour le gouvernement du Canada. Permettez-moi d'illustrer ma pensée par un exemple. Mon honorable ami de Toronto (l'honorable M. Nicholls) est président de l'une des plus grandes entreprises industrielles au Canada. S'il avait l'intention d'acheter quelque chose pour sa compagnie, il ne penserait pas à convoquer une assemblée de ses actionnaires et de leur soumettre le traité.

Il réunirait le bureau de direction, et déciderait si le traité devrait ou non être mis à exécution. Pareillement, l'autre partie ferait examiner la convention par son bureau de direction. Dire qu'un traité, contenant tous les détails entrant nécessairement dans une convention, doit être soumis au Parlement, c'est, selon mon opinion, un non-sens en affaires. Cela ne se fait jamais. De plus, mes honorables amis peuvent comprendre facilement que le traité doit entrer dans les cadres de cette loi. Il ne peut aller au delà. Si les honorables

messieurs peuvent concevoir que nous apporterons dans le traité quelque chose qui pourrait nuire aux intérêts du Canada, et qui ne serait pas autorisé par cette loi, ils sont alors justifiés de croire que nous n'avons pas le droit d'agir ainsi. Il s'agit simplement d'une convention pour soumettre toute la question à l'arbitrage, et cette convention doit nécessairement être acceptée par les deux parties, et j'oserais dire que si cette convention était devant le Parlement, les membres du Parlement ne la regarderaient seulement pas.

L'honorable M. NICHOLLS: Je dirai en réponse à l'honorable leader du Gouvernement dans cette Chambre que le cabinet ou le Gouvernement, en tant que directeurs du pays, négocient avec les fonctionnaires de la compagnie, mais les fonctionnaires n'ont pas le pouvoir de dire si ces termes seront acceptés. J'aime bien l'amendement, mais je ne voterai pas en faveur, pour la raison que le principe du bill a été accepté hier par une majorité de cette Chambre, encore qu'elle fût petite, et je pense qu'il sera fait d'autres amendements qui sauvegarderont d'une manière très complète les intérêts du pays.

L'honorable M. BELCOURT: Je veux contester l'opinion de mon honorable ami, et lui parler de mon expérience comme avocat. Je lui demande si, ayant à faire une convention avec moi pour soumettre une question très importante à l'arbitrage, il consentirait à me laisser rédiger la convention, si je devais rédiger cette convention d'après un certain mémoire préparé entre nous. Me laisserait-il rédiger la convention avec l'entente que cette convention, telle que rédigée, devrait le lier?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce n'est pas un cas analogue.

L'honorable M. BELCOURT: Absolument.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai dit que le gouvernement du Canada préparera cette convention avec le bureau de direction du Grand-Tronc, et elle sera acceptée par les deux. Si mon honorable ami était le président d'une compagnie, et en négociation avec moi comme président d'une autre compagnie, certes, entre nous, il pourrait se faire une convention. Nous ne penserions pas à convoquer nos actionnaires dans le but de discuter les détails de la convention.

L'honorable M. BELCOURT: Les directeurs de la compagnie et le Gouvernement ont accepté une certaine forme de conven-

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

tion, mais les actionnaires peuvent la refuser.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Alors, nous n'allons pas plus loin. C'est la fin de la transaction.

L'honorable M. BELCOURT: Certainement. Mais il me semble que c'est la chose la plus extraordinaire que le Parlement du Canada soit lié par une convention qui doit être rédigée par le Gouvernement du Canada et la compagnie. Le Gouvernement du Canada est responsable au Parlement. Il n'agit que comme comité du Parlement, et pourquoi le Parlement déléguerait-il d'avance ses pouvoirs, d'une manière absolument complète, au Gouvernement du jour pour rédiger une convention de cette nature? Le peuple du Canada a le droit d'être appelé à ratifier ou à refuser de ratifier la convention que le gouvernement du Canada va faire. Je pense que c'est non seulement contraire à toutes les règles ordinaires de la procédure en affaires, mais aussi contraire aux droits du peuple. J'espère que mon honorable ami insistera pour maintenir cet amendement, et que nous diviserons le comité.

L'honorable M. DANDURAND: Vu que c'est moi qui ai appuyé l'amendement, permettez-moi de faire une suggestion. C'est que le bill, une fois qu'il aura passé le stage du comité, soit suffisamment clair pour indiquer une direction à notre exécutif, et une direction satisfaisante; qu'il soit assez clair pour que nous n'ayons pas besoin de voir le traité. Je suggérerais à mon honorable ami de suspendre sa motion jusqu'à ce que nous ayons fini de discuter le bill.

L'honorable M. CROSBY: J'éprouve une certaine gêne à me lever pour discuter cette question après avoir écouté l'honorable sénateur de Toronto (l'honorable M. Nicholls); comme nous le savons tous, c'est un homme d'une très grande expérience et il est reconnu dans tout le Canada comme l'un des principaux hommes d'affaires; mais il s'est certainement trompé sur cette question. L'honorable monsieur nous dit que ce traité est semblable à celui qui a été passé avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. De quelle manière? Le traité du chemin de fer Canadien du Pacifique est un traité fait par le Gouvernement avec la compagnie, dans quel but? Dans le but de construire un chemin de fer. Nous n'avions aucun intérêt dans le chemin de fer. Nous étions au début d'une nouvelle construction

de chemin de fer au Canada. Pourquoi sommes-nous intéressés dans celui-ci? Parce que le Grand-Tronc-Pacifique nous doit \$98,000,000 et le Transcontinental \$160,000,000. Nous sommes intéressés autant que cela, et c'est pour cela que nous allons voir l'exécutif ou les directeurs du Grand-Tronc, et mon honorable ami doit savoir—s'il ne le sait pas, c'est qu'il n'a pas étudié cette question convenablement—que les directeurs ne sont pas pour se réunir, puis venir dire au Gouvernement: "Voici ce que nous ferons." Il sait qu'ils ne peuvent engager les actionnaires de cette compagnie par un vote des directeurs; mais les directeurs viendront trouver le Gouvernement pour conclure un arrangement avec nous.

Nous ne faisons pas un contrat pour construire le Transcontinental, ni pour construire le Grand-Tronc-Pacifique. Il y a longtemps que la chose a été faite. Ce fut le commencement des troubles que nous avons aujourd'hui. Nous voulons faire un traité, le meilleur qu'il soit possible de faire, concernant le problème du transport dans le dominion du Canada, pour le bien du peuple, et pour sauver ce que nous pourrions de la ruine. Voilà notre situation aujourd'hui. S'il était question de construire le Transcontinental ou de construire le Grand-Tronc-Pacifique, ce serait une chose bien différente. Nous pourrions nous dire: "Ils seront devant nous suivant nos volontés." Dans ce cas, nous avons devant nous ce qu'il est possible d'avoir. En qui mettons-nous notre confiance? Nous nous confions au gouvernement du Canada, en sir Robert Borden et tout homme faisant partie du gouvernement. Je ne veux pas dire qu'en cherchant dans le monde entier, nous ne pourrions trouver un gouvernement égal à celui-là. Je dis que nous plaçons notre confiance sur le caractère de certains hommes, et pouvons-nous nous fier à ces hommes? Pourquoi n'aurions-nous pas confiance en des hommes comme le premier ministre de ce pays, le ministre des Finances, le ministre de l'Intérieur et le ministre de la Justice? Ce sont des hommes qui méritent notre confiance, et je pense que nous pouvons agir sagement en adoptant cette mesure et en leur confiant le soin des intérêts du Canada. Ils en ont pris soin pendant longtemps déjà, et je ne pense pas qu'il y ait un homme dans cette Chambre, et même qu'il y ait un homme en Canada, qui puisse les accuser d'avoir délaissé les meilleurs intérêts de notre pays. Y a-t-il un homme au Canada qui puisse se lever et dire cela? C'est pourquoi je dis que c'est vraiment une perte de temps de comparer ce traité avec la convention passée

pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique, ou pour celle du Canadien-Pacifique. Lorsque ces conventions ont été conclues, c'étaient des propositions nouvelles, et tout le dossier a pu être placé devant le Parlement, parce qu'il n'y avait pas alors d'argent investi; toute la question était à son début. Mais actuellement la question est bien différente, car, comme je l'ai dit nous avons de l'argent placé dans l'entreprise; nous avons de l'argent placé dans le Grand-Tronc-Pacifique et dans le Transcontinental. Nous avons mis la main dans l'engrenage, et il nous faut maintenant nous en tirer du mieux que nous pourrions, sauver ce qu'il sera possible de sauver de la ruine, en considérant les intérêts des réseaux ferroviaires et les meilleurs intérêts du peuple du Canada.

L'honorable M. CURRY: Honorable messieurs, 90 pour 100 des affaires transigées dans le monde se font d'après le mode de l'offre commerciale, venant soit du vendeur à l'acheteur, soit de l'acheteur au vendeur. Si une corporation, ou un individu, ou un gouvernement veut acheter ou vendre quelque chose, il établit d'abord le montant qu'il veut recevoir sur la vente, ou le montant qu'il est disposé à payer. Ensuite il fait une proposition à l'autre partie, et celle-ci est toujours libre de consulter ses directeurs, ou, dans le cas d'une affaire privée, de consulter la famille; et si elle vient ensuite dire: "J'accepte", la partie qui a fait l'offre est obligée d'exécuter le marché. Si elle ne le fait pas, elle est discréditée et déshonorée, et dans le cas d'une maison de commerce, elle est bien vite forcée de fermer ses portes.

Or, le gouvernement veut avoir le chemin de fer du Grand-Tronc. Il a fait une offre dans ce but, et ce bill est destiné à guider les arbitres sur ce qu'ils doivent faire. Si nous fixons un maximum de \$5,000,000, que nous sommes prêts à payer, et si les arbitres démontrent que nous avons de bonnes raisons de payer cette somme, qu'avons de plus à dire à ce sujet? Pourquoi nous occuper de ce que les directeurs et les actionnaires du Grand-Tronc pourront se dire entre eux? Nous n'avons absolument aucun intérêt dans leurs relations, et, d'une manière ou d'une autre, elles ne peuvent en rien affecter les résultats. Parler de "ramener le traité et le soumettre à nos actionnaires", c'est un non-sens absolu. Les compagnies dans lesquelles je suis intéressé font des affaires pour plusieurs millions par année. Pratiquement toutes les transactions se font au moyen de l'offre commerciale. Quand nous faisons une offre, soit à une

corporation, soit à un gouvernement ou à un chemin de fer, ils ont le privilège de l'examiner à l'aide de leurs ingénieurs et leurs directeurs de la manière qu'il leur plaît. Lorsqu'il reviennent nous dire: "Nous acceptons", nous arrive-t-il de répondre: "Vous avez accepté notre offre, mais nous devons la soumettre à nos directeurs pour savoir ce qu'ils ont à dire à ce sujet?" Si comme homme d'affaires, je donnais une semblable réponse, je perdrais ma position en moins d'une semaine, et ma compagnie perdrait tout son prestige comme maison de commerce; elle serait discréditée et déshonorée, et devrait bientôt se retirer des affaires. Je dis que c'est de l'enfantillage et de la folie de prétendre que ce Gouvernement, après avoir fait une offre concernant ce qu'il veut faire et le montant qu'il veut payer, pût dire: "Il nous faut reculer et y penser encore."

L'honorable M. ROSS: Je n'ai que quelques mots à dire. Je voudrais suggérer à l'honorable leader de l'opposition que sa motion serait plus opportune après que nous aurons étudié et fixé les termes du traité. Sans doute, c'est un fait qu'en vertu de l'article 7, les actionnaires du Grand-Tronc auront le droit de voir le traité et de voter pour ou contre, de l'accepter ou le rejeter; mais ce Parlement et le peuple du Canada seront liés par ce traité que le Gouvernement du jour veut faire. Il peut se faire que, lorsque nous aurons fini d'étudier tout le bill, celui-ci renferme quelque chose dans le sens de la suggestion de l'honorable sénateur (l'honorable M. Bostock), ou il peut y être fait d'autres amendements pour résoudre cette même objection, et je pense qu'il serait mieux de réserver toutes les motions et tous les amendements pour la fin, après que nous aurons repassé tout le bill. Je suggérerais à l'honorable monsieur de retirer cet amendement.

L'honorable M. BOSTOCK: Je demande à la Chambre la permission de retirer l'amendement pour le moment, et de le reprendre plus tard.

L'amendement de l'honorable M. Bostock est retiré.

L'honorable PRESIDENT: La clause 2 sera-t-elle adoptée?

L'honorable M. McLENNAN: N'est-il pas nécessaire de retirer ces dernières lignes concernant les actions garanties? D'après ce que l'honorable leader du gouvernement a dit, elles sembleraient incluses avec les autres actions, et ici elles sont spécifiquement exceptées.

L'hon. M. CURRY.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non; parce que, d'après ce que je comprends, le gouvernement ne prend pas les capital-actions. Les porteurs d'actions garanties seront privés du droit de voter, et recevront à la place de ces actions des certificats ne donnant pas droit de vote. Nous n'avons pas besoin de ces actions.

L'honorable M. BELCOURT: Pas plus que des nouvelles.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Pas plus que des obligations au porteur.

L'honorable M. BEIQUE: Je comprends que les actions garanties à 4 pour 100, ainsi que les actions de première, deuxième et troisième priorité, et les actions ordinaires doivent être soumises à l'arbitrage.

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable M. BEIQUE: J'ai cru qu'on pourrait très bien les soumettre à l'arbitrage. Mais le bill stipule une ratification par la majorité des actionnaires. La clause 7 dit:

Dès que ledit traité aura été ratifié par la majorité des voix des porteurs des actions, énumérée au préambule de la présente loi.

Cette clause stipule la ratification par les porteurs des actions garanties à 4 pour 100, des actions de première, deuxième et troisième priorité, et des actions ordinaires; ce sera un vote commun, car la majorité devra être la majorité de tous les actionnaires. Je pense que cette clause devrait être amendée de manière à stipuler une majorité des voix des porteurs d'actions garanties à 4 pour 100 et une majorité des autres actions, et que tout le portefeuille des actions soit soumis à l'arbitrage.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je répondrai à mon honorable ami que si, en apparence, en vertu de l'amendement proposé, toutes les actions sont incluses dans le maximum, et sont de fait incluses, parce que le maximum comprend les actions garanties, ce serait cependant une anomalie de faire évaluer les actions garanties, qui ont une priorité sur toutes les autres actions et, par conséquent, il faut faire évaluer les autres actions, à part les actions garanties. Pour cette raison; il y a un acte de fiducie par lequel les actions garanties passent immédiatement après les obligations au porteur—par lequel elles sont réellement traitées comme une dette sur obligation au porteur, et il n'est pas du tout probable que les porteurs de ces actions, qui jouissent d'un privilège presque égal à celui des porteurs d'obligations, permettent aux arbitres

d'associer ces actions aux actions de priorité. Les arbitres devront prendre en considération l'existence de ces actions en étudiant les émissions de priorité. Le bill pourvoit simplement à ce que le gouvernement, ayant inclus toutes ces actions et ayant déterminé quelle sera leur évaluation, pourra faire un traité avec les porteurs des actions garanties pour qu'ils abandonnent leur droit de vote en vertu de ces actions et acceptent à leur place, disons des certificats à 4 pour 100. C'est à peu près la seule explication que je puis faire à ce sujet. Sans doute, ils voteront tant que le gouvernement n'aura pas fait un traité par lequel il leur sera remis des certificats ne conférant pas droit de vote à la place de ces actions.

L'honorable M. DANDURAND: Est-ce que je comprends bien la position que le gouvernement a prise? La clause 4 dit:

En considération partielle de cette acquisition, le Gouvernement peut convenir de garantir le paiement:

(a) des dividendes payables semi-annuellement, à quatre pour cent par année, sur les actions garanties actuelles;

Est-ce que cette partie reste?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Je comprends maintenant la situation. La suggestion faite ce matin que les actions garanties soient soumises à l'arbitrage est jetée au panier. Les actions garanties ne seront pas soumises à l'arbitrage.

L'honorable M. BOSTOCK: C'est vrai.

L'honorable M. DANDURAND: En vertu du traité fait d'après la loi, nous paierons quatre pour cent sur les actions garanties. L'amendement proposé se rapporte à la clause 6 qui se lit comme suit:

La valeur, si elles en ont, des actions de première, deuxième et troisième priorité et des actions ordinaires du Grand-Tronc, maintenant émises et en cours à la valeur nominale mentionnée plus haut (dénomées ensemble ci-après les "actions de priorité et actions ordinaires"), doit être déterminée par un conseil de trois arbitres.

Puis sir Walter Cassels est nommé. Voici l'amendement qui est actuellement sur la table:

La valeur, s'il en est, ainsi déterminée, ne doit pas excéder un montant dont le dividende annuel à quatre pour cent par année sur la valeur nominale globale des actions du capital actuel et des nouvelles actions garanties, mises ensemble, dépasserait \$5,000,000.

Je ne sais pas si cette rédaction sera bien appropriée.

L'honorable W. B. ROSS: L'honorable monsieur voudra-t-il nous dire ce que cela signifie?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami (l'honorable M. Lynch-Staunton) me fait justement remarquer que, dans la quatrième ligne de l'amendement, le mot "capital" devrait être biffé et que l'amendement devrait se lire "des actions garanties actuelles", la signification étant que les \$5,000,000 comprendront toutes les actions—les actions garanties comme les autres. C'est-à-dire, le montant maximum du jugement ne devra pas excéder \$5,000,000 par année, y compris l'intérêt payable sur les actions garanties.

L'honorable M. FOSTER: Toutes les actions?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, toutes les actions.

L'honorable M. DANDURAND: De sorte que le changement fait depuis ce matin est simplement ceci: les actions garanties restent avec un dividende de quatre pour cent, mais les actions de priorité et les actions ordinaires, étant soumises à l'arbitrage et étant évaluées par les arbitres, ne pourront recevoir un plus fort revenu que \$2,500,000?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, c'est cela.

L'honorable M. DANDURAND: De sorte que la limite est sur l'évaluation des actions de priorité et des actions ordinaires, tandis que les actions garanties ne sont pas affectées du tout par l'amendement proposé par l'honorable leader du gouvernement.

L'honorable M. BEIQUE: Si l'honorable leader du gouvernement veut me permettre une suggestion, je pense que nous avançons plus rapidement: étudier d'abord l'article 6 et déterminer ce qui doit être soumis à l'arbitrage, puis ensuite nous établirons le maximum qui doit être accordé par les arbitres. Je pense que ce sera plus logique, et que nous irons plus rapidement dans l'étude du bill.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je propose d'étudier l'article 6 et de l'amender en y ajoutant:

La valeur, s'il en est, ainsi déterminée, ne doit pas excéder un montant dont le dividende annuel de quatre pour cent par année sur la valeur nominale globale des actions garanties actuelles et des nouvelles actions garanties, mises ensemble, dépasserait \$5,000,000. La fixation de cette limite ne doit pas être considérée, par les arbitres, comme une reconnaissance ou une indication que la valeur à déterminer doit être représentée par le montant ainsi fixé ou par tout autre montant.

L'honorable M. BEIQUE: Je ne me lève pas pour poser une objection à cet amendement; je veux suggérer d'étudier la première partie de l'article 6, afin de décider que les actions à 4 pour 100 garanties soient soumises à l'arbitrage, aussi bien que les trois classes d'actions de priorité et les actions ordinaires. Sans doute, je suis disposé à prendre en considération toute objection raisonnable à cette proposition; mais, d'après ce que je connais jusqu'à présent, je ne vois pas pourquoi ces actions ne seraient pas soumises à l'arbitrage.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami peut proposer un amendement. J'ai proposé l'étude de l'article 6, et si mon honorable ami a un amendement à faire, qu'il le propose. Je n'ai pas l'intention de proposer un tel amendement.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami porte une certaine responsabilité, et c'est de nous expliquer pourquoi ses vues sont changées cet après-midi. Il peut avoir de bonnes raisons pour cela, mais pourquoi le Sénat ne les connaîtrait-il pas, et pourquoi ces actions garanties ne seraient-elles pas soumises à l'arbitrage?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai déjà expliqué que j'ai étudié cette question avec le Gouvernement, et que nous avons jugé impossible de mettre ces actions sur le même pied que les actions de priorité, pour la simple raison que c'est une classe d'actions pratiquement égales aux obligations au porteur. Elles viennent immédiatement après; elles ont certains privilèges; elles sont régies par un acte de fiducie, et ne peuvent être transmises que de cette manière. Les porteurs de ces actions n'iront pas dire aux arbitres: "Nous consentons à laisser déprécier nos actions de cinquante pour cent, ou de toute autre manière." Ils disent: "Nous voulons nous en tenir à nos actions." Le Gouvernement doit nécessairement faire quelque arrangement avec les porteurs de ces actions garanties, afin qu'ils abandonnent leur droit de vote. Ces actions garanties portent des droits de vote, quatre votes par cent dollars, et il est par conséquent nécessaire que le Gouvernement ait le pouvoir de négocier ces droits. Le bill propose d'autoriser le Gouvernement à faire une convention avec les porteurs de ces actions garanties.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami voudra-t-il indiquer d'une manière générale, ou d'une manière explicite, quels sont les garanties ou quels sont les engagements au sujet de ces actions garanties?

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je comprends que, dans le cas d'une liquidation, elles viennent immédiatement après les obligations au porteur. Elles jouissent de la première priorité de tout l'actif, après les obligations au porteur.

L'honorable M. DANDURAND: J'attirerai l'attention de mon honorable ami sur le fait que les porteurs de ces actions n'ont pas reçu de dividendes durant ces quelques dernières années. Ces actionnaires ne peuvent avoir un dividende, lorsqu'il n'y en a pas d'acquis. L'avantage de soumettre ces actions à l'arbitrage, et tous les honorables sénateurs le comprendront, c'est que si les arbitres décident d'accorder seulement \$2,000,000 ou \$1,000,000 aux actionnaires, il va sans dire que le montant du jugement ira, jusqu'à concurrence de \$2,500,000, aux porteurs d'actions garanties, qui ont l'avantage sur les porteurs d'actions de priorité. Mais, si nous maintenons la situation et déclarons qu'ils ont droit à 4 pour cent, il va aussi sans dire que les arbitres seront astreints de rester entre le montant de \$2,500,000 accordé aux porteurs d'actions garanties, et cinq millions, montant maximum. Il est clair que nous garantissons les actions garanties, et que nous garantissons un paiement de \$2,500,000, et les arbitres n'auront à choisir qu'entre \$2,500,000 et \$5,000,000, tandis que ce matin, ils avaient le choix jusqu'à une somme de \$5,000,000.

L'honorable M. BEIQUE: Je suis chagrin que l'honorable leader du gouvernement ait pris ma suggestion en mauvaise part. Ma suggestion n'était pas faite dans le but de m'opposer à son amendement; je voulais simplement faire une suggestion. Je voulais expliquer que les actions garanties à quatre pour cent devraient être soumises à l'arbitrage. L'honorable monsieur a dit qu'il voyait des difficultés à cela, mais il n'a pas dit qu'elles sont ces difficultés. Je pense que nous devrions discuter cette question froidement, et que mon honorable ami ne devrait pas prendre mes remarques en mauvaise part. Je crains beaucoup que les porteurs d'actions garanties à quatre pour cent jouissent d'une préférence au détriment des porteurs d'actions de priorité et d'actions ordinaires. Je ne suggère pas qu'ils soient privés de leur garantie; mais je suggère que, si, par exemple, les arbitres trouvent que les dividendes qui ont été payés sur ces actions garanties à quatre pour cent ont été pris à même le capital, pendant les dix ou douze dernières années, et que la valeur de ces actions, au lieu

d'être à leur pleine valeur nominale, n'est que de quarante ou cinquante cents sur un dollar, je ne vois pas pourquoi nous priverions les arbitres du pouvoir de juger dans ce sens et de trouver la valeur que le pays devrait payer pour acquérir ces actions à leur valeur réelle. C'est là toute la suggestion que je voulais faire, et je répète que je ne vois pas de difficulté à son adoption. Je suggérerais aussi que le traité soit soumis à la ratification de la majorité des porteurs d'actions garanties à quatre pour cent, parce qu'ils ont un intérêt différent des autres actionnaires. Je suggère encore qu'il soit soumis à la ratification de la majorité des autres actionnaires et que le montant requis pour satisfaire les porteurs d'actions garanties à quatre pour cent soit déterminé par les arbitres. Je voudrais étendre les cadres de l'article qui se trouve dans le bill, et par lequel le gouvernement, par la voix du Gouverneur en Conseil, peut adopter les moyens qu'il jugera convenables pour forcer la transmission des actions soumises à l'arbitrage, afin qu'il s'applique aux actions garanties à quatre pour cent, aussi bien qu'aux autres actions. Je suis prêt à entendre toute objection raisonnable à la procédure que je suggère.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: J'ai l'honneur de proposer un amendement à l'amendement:

La valeur, s'il en est, ainsi déterminée doit en tout cas se limiter à un montant dont le dividende annuel de quatre pour cent par année ne dépassera pas \$4,372,262, moyenne du dividende payé par le Grand-Tronc durant les dix années antérieures à 1914.

Cependant, si les arbitres estiment que les réserves en espèces des compagnies filiales du Grand-Tronc, telles que ces réserves sont dites existantes durant ladite période, pourront effectivement servir au paiement des dividendes et ne sont pas engagés par les responsabilités non libérées d'autres compagnies filiales, la limite susmentionnée peut être élevée par les arbitres à un montant n'excédant pas \$5,000,000.

L'honorable M. BELCOURT: Avant de considérer cet amendement, puis-je démontrer que mon honorable ami de DeSalaberry (l'honorable M. Béique) suggère que les actions garanties, aussi bien que les autres actions, soient soumises séparément à l'arbitrage. Dieu sait si je suis peu anxieux de voir ce traité accepté. Personne ne serait plus heureux de le voir refusé par les actionnaires. Mais la Chambre s'est prononcée en faveur de ce bill; et nous sommes ici pour voir à ce que le bill soit fait de la meilleure manière possible. Mon honorable ami dit que les porteurs des actions garanties ont reçu des garanties et des engagements en faveur de leurs actions. Supposons

que ce bill soit accepté; lorsque le traité sera devant les actionnaires pour être ratifié, et quand les porteurs d'actions de première et de seconde priorité trouveront que les actions garanties ont été acceptées à une valeur qui garantit le paiement d'un dividende de quatre pour cent; quand, en d'autres mots, ils verront que la moitié de la somme fixée comme maximum, c'est-à-dire la moitié des \$5,000,000, a été appliquée au rachat des actions garanties, les porteurs d'actions de première et de deuxième priorité diront: "Cela s'est fait à notre détriment; ces actions garanties ne valent pas la moitié de \$5,000,000, et nos actions, les actions de première et deuxième priorité et les actions ordinaires, valent plus que les \$2,500,000 qui restent, et nous ne ratifierons pas ce traité, parce que nous n'avons pas été traités avec justice". Je suis fâché que mon honorable ami n'ait pas porté attention à mes paroles. J'ai la vanité de croire qu'elles signifient quelque chose.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Allez; je vous suis avec attention.

L'honorable M. BELCOURT: N'y a-t-il pas là un danger pour la ratification par les actionnaires, si vous permettez aux actions garanties à quatre pour cent de prendre la moitié de cette somme de \$5,000,000 que vous proposez de leur payer, laissant aux porteurs des actions de première et de deuxième priorité la somme de \$2,500,000 qu'ils doivent accepter comme leur part?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nécessairement, cette transaction doit être une transaction négociable. Nous ne pouvons pas et nous n'avons pas l'intention de prendre ces actionnaires à la gorge et leur dire: "Vous allez faire cela." Les porteurs d'actions garanties occupent une position exceptionnelle, et ils disent: "Nous ne consentirons pas à faire ceci, cela ou d'autre chose, à moins que vous ne consentiez à ceci." Nous pouvons négocier avec les autres. Les porteurs des trois classes d'actions de priorité veulent que la question soit soumise à l'arbitrage; mais les porteurs d'actions garanties à quatre pour cent ne veulent pas sacrifier leur chance d'avoir la pleine valeur nominale de leurs parts.

L'honorable M. DANDURAND: De sorte que, si je comprends bien la situation, il n'y a rien à cacher, et mon honorable ami ne veut rien cacher. Je tire simplement la conclusion que nous avons à faire des sacrifices envers les porteurs d'actions garanties, parce qu'autrement ils voteront contre le traité, et celui-ci ne sera pas adopté.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Puis-je poser cette question à mon honorable ami? En quoi le Gouvernement est-il affecté si les porteurs d'actions à 4 pour 100 ont plus que les porteurs d'actions de priorité, du moment que le montant maximum n'excède pas \$5,000,000? Vraiment, il peut en résulter une lutte à mort entre eux, mais ce n'est pas une question qui nous concerne.

L'honorable M. DANDURAND: Nous n'avons rien à dire sur cette question. Si les arbitres accordent \$2,500,000, cette somme ira exclusivement aux porteurs d'actions garanties.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Dans le cas où les autres actionnaires refuseraient d'accepter le reste, le Gouvernement peut être capable de faire un meilleur arrangement que celui-là. Il n'y a rien pour empêcher le Gouvernement de négocier avec les porteurs d'actions garanties à quatre pour cent.

L'honorable M. FOSTER: Il peut bien n'y avoir pas de reste. Il peut n'y avoir rien.

L'honorable M. DANDURAND: Supposons que les arbitres déclarent un montant de \$2,000,000; mon honorable ami voudrait-il me dire si, dans ces conditions, les porteurs d'actions de priorité recevront un seul sou? Les porteurs d'actions garanties passent avant eux et s'empareront des \$2,000,000. Si c'est \$2,500,000, les porteurs d'actions garanties, de droit, prendront les \$2,000,000.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le montant peut être une bagatelle, mais nous n'y pouvons rien.

L'honorable M. BOSTOCK: Je pense qu'il serait utile à la discussion sur ce sujet d'avoir les montants de ces actions garanties. Dans le "London Times" du 9 et du 10 octobre de cette année, la cote de ces actions est comme suit: actions garanties à quatre pour cent, 46; actions de priorité à cinq pour cent, 50; actions de deuxième priorité, 37½; actions de troisième priorité à quatre pour cent, 20. Ces chiffres s'appliquent comme suit: les \$60,833,332.51 d'actions garanties à 4 pour cent, d'après le livre bleu à date, valent \$27,983,332.95. Les \$16,643,999.78 d'actions de première priorité à cinq pour cent valent \$8,321,999.89. Les \$12,312,666.50 d'actions de deuxième priorité valent \$4,617,249.93. Les \$34,884,534.95 d'actions de troisième priorité à quatre pour cent valent \$6,976,906.99. Les \$16,583,-

124.44 d'actions ordinaires valent \$10,492,481.20. La valeur totale de ces actions, d'après la cote, est de \$58,391,970.96. La valeur nominale des actions garanties à quatre pour cent est de \$60,833,332.51. De sorte que, si aujourd'hui, on achetait toutes ces actions, aux prix que je viens d'énumérer, il en coûterait \$2,441,361.55 de moins que les \$60,833,332, montant sur lequel nous allons payer intérêt à quatre pour cent.

Honorables messieurs, vous voyez par là que sur le marché de Londres, actuellement, la valeur de ces actions est basée sur l'intérêt qu'elles produisent. Les actions garanties donnant 4 pour cent d'intérêt sont cotées à 46; les actions de première priorité, donnant 5 p. 100, valent 50. D'après ce que je puis voir, on ne fait pas attention à toute autre valeur, comme l'a suggéré mon honorable ami. Sans doute, les porteurs d'actions garanties ont un privilège antérieur à celui des porteurs des actions de première, deuxième et troisième priorité. En vertu du bill, nous sommes donc dans la position suivante: nous mettrons les porteurs d'actions garanties en possession d'un portefeuille dont l'intérêt est assuré par la puissance du Canada; et au bout de cinq années, s'il le veut, le gouvernement peut acheter ce portefeuille à sa valeur nominale. Donc, le portefeuille coté à 46, si le gouvernement le juge à propos, se vendra à sa valeur nominale dans cinq ans d'ici. D'après ces données, nous faisons un très riche cadeau aux porteurs d'actions garanties, et si on leur propose ce marché, nul doute qu'ils voteront en faveur.

Quant à la question du droit de vote, nous trouvons dans le livre bleu que le portefeuille des obligations au porteur donne 1,161,952 votes; les actions garanties à 4 pour 100, 400,000 votes; un total de 1,561,952 votes. Puis, pour les actions de première, deuxième et troisième priorité et les actions ordinaires, nous voyons qu'elles donnent 1,103,828 votes. De sorte que les obligations au porteur et les actions garanties donnent la majorité des votes de la compagnie. Mais, si l'on met les actions garanties avec les actions de priorité et les actions ordinaires, le vote peut être renversé, et le traité rejeté.

L'honorable M. McLENNAN: Je ne puis voir comment cette question concerne le gouvernement du Canada. Nous entreprenons de payer un certain montant d'argent sous la forme d'une annuité. Comment serait-il divisé entre les diverses classes d'actionnaires ayant droit de vote, classes qui sont au nombre de huit. C'est là une question qui relève entièrement de la compagnie

L'hon. M. DANDURAND.

de chemin de fer du Grand-Tronc, et des hommes qui représentent cette compagnie, et c'est à eux de s'arranger avec les directeurs et les actionnaires.

L'honorable W. B. ROSS: Je ne m'accorde pas tout à fait avec l'un ou l'autre des préopinants. Nous devons payer d'après l'évaluation, qui ne doit pas excéder une certaine somme que nous déterminons. Maintenant, en disant que les actions garanties doivent porter quatre pour cent, nous les mettons réellement hors de la portée des arbitres. Elles valaient 45 ou à peu près avant que cette loi fût présentée au Parlement. Je suis frappé de ce que les porteurs d'actions garanties semblent prendre presque tout le monde à la gorge. Je ne comprends pas ce que signifie la première phrase de l'amendement, et j'aimerais à me la faire expliquer par quelque honorable monsieur. Elle dit:

La valeur, s'il en est, ainsi déterminée ne doit pas excéder un montant dont le dividende annuel de quatre pour cent par année sur la valeur nominale globale des actions garanties actuelles et des nouvelles actions garanties, mises ensemble, dépasserait \$5,000,000.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je dirai à mon honorable ami que pour la transmission, par exemple, des actions de priorité, ou des actions ordinaires, suivant le cas, nous émettons des actions garanties. Il y aura deux émissions d'actions garanties, savoir l'émission actuelle, les actions garanties avec intérêt à 4 pour 100, et les actions garanties que nous émettrons pour la transmission du portefeuille en cours.

L'honorable M. ROSS: Je comprends cela très bien, et ce n'est pas ce point que je veux mettre au clair. La valeur nominale globale des actions garanties actuelles et les nouvelles actions garanties, mises ensemble, dépasseraient \$5,000,000.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est-à-dire qu'un dividende de 4 pour 100 sur la valeur nominale de ces actions, comprenant les deux émissions d'actions garanties, ne doit pas dépasser \$5,000,000 par année. A 4 pour 100, cela représente une valeur nominale d'environ \$125,000,000, ou, sur une base de 5 pour 100, environ \$100,000,000.

L'honorable M. ROSS: Il serait plus facile de comprendre l'amendement, si nous le mettions d'une autre manière: "Ne doit pas excéder un montant par lequel le dividende annuel de 4 pour 100 par année sur ces deux classes d'actions mises ensemble dépasserait \$5,000,000."

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, cela voudrait dire qu'ils devraient

fixer le montant à \$5,000,000. Il ne doit pas excéder \$5,000,000. Si vous le fixer à \$5,000,000, ils diraient que vous avez fixé le jugement.

L'honorable M. LYNCH-STANTON: Le capital ne doit pas être plus élevé qu'un montant qui absorberait \$5,000,000 à 4 pour 100.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami me permettra-t-il de suggérer quelque chose? "La valeur, s'il en est, ainsi déterminée ne dépassera pas le montant de 4 pour 100 de la somme totale", et ainsi de suite. Ne serait-ce pas mieux?

L'honorable M. ROSS: N'importe quoi serait mieux.

L'honorable M. McLENNAN: Ne serait-il pas mieux de laisser de côté tout ce qui se rapporte à la division entre les nouvelles et les anciennes actions?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je regrette de ne pouvoir m'accorder complètement avec l'honorable sénateur de Hamilton. Il me semble que l'amendement que j'ai proposé renferme complètement l'amendement qu'il a présenté, et qu'il est de beaucoup moins compliqué. La difficulté qui s'oppose à l'adoption de cet amendement, c'est qu'il en résulterait une situation complexe touchant les compagnies filiales, comme celle qui se dégage de son amendement. Nous ne pouvons prévoir toutes les considérations que devront étudier les arbitres, et si nous mettons dans le bill un amendement de cette nature, il en résultera une situation semblable à celle que mon honorable ami a décrite. Les arbitres sont liés de suite dans une situation particulière qui pourrait bien ne pas être favorable du tout. Nous ne pouvons avoir une appréciation juste des relations entre ces diverses compagnies dans le moment présent. Cela relève spécialement des arbitres. Permettez-moi de dire que notre attention a été attirée sur cette question hier soir par mon honorable ami le ministre du Travail de la manière suivante: Le Grand-Tronc voulait que ce montant de \$5,000,000 fût changé en \$5,600,000. Ils ont insisté sur ce montant, et ils insistent encore; et la preuve en est qu'ils ont apporté dans la discussion cet état lu par mon honorable ami le ministre du Travail hier touchant les recettes, le profit et les ressources de ces compagnies séparées, et ils ont dit: "Cela représente pratiquement la différence entre les dividendes qui ont été payés pendant une longue période d'années sur les actions à 4 pour 100, et sur les actions de priorité, et c'est ce qui fait la dif-

férence; et c'est la raison pour laquelle nous voulons augmenter le montant à \$5,600,000." Maintenant si nous commençons l'étude de ces considérations, et si nous voulons estimer ce que représente ce groupe de compagnies filiales ou affiliées, et ensuite laisser les autres, et lier ainsi les arbitres, nous nous trouverons bien embarrassés, et nous créerons sur toute la transaction une série de complications qui la rendront peu désirable. Je préfère que tout soit laissé suivant le libre mode adopté. Nous croyons que les arbitres examineront toute la série des valeurs, et dans l'actif et dans le passif, et dans toutes choses qui se rapportent à cette compagnie, et nous n'avons pas, du moins jusqu'à présent, lié les arbitres à certaines règles fixes de procédure, car il ne serait pas désirable de le faire. Je préfère qu'ils aient la plus grande liberté d'examiner attentivement toute la propriété, et qu'ils ne soient pas liés d'une manière absolue et définitive au sujet des recettes de quelque compagnie en particulier.

L'honorable M. POWER: Je ne me lève pas pour continuer la discussion, mais je désire avoir un petit renseignement de l'honorable ministre. Je ne suis pas du tout un financier, mais il y a une chose que je n'ai pu comprendre; peut-être qu'une explication a déjà été donnée à la Chambre ou au comité, et s'il en est ainsi, je ne l'ai pas entendue, malheureusement. Je ne puis comprendre pourquoi on fait exception aux actions garanties à 4 pour cent du Grand-Tronc, actions se montant à £12,500,000. Je ne vois pas pourquoi ces actions sont traitées différemment des autres. C'est peut-être montrer une grande ignorance de ma part, mais je n'en vois pas la raison. Les amendements qui ont été déposés sur la table par l'honorable ministre du Travail, à la dernière réunion de la Chambre, plaçaient ces actions garanties à 4 p. 100 sur le même pied que les autres actions. Maintenant tout cela a été amendé par l'honorable leader de la Chambre, et je voudrais savoir pourquoi les £12,500,000 d'actions garanties sont traitées différemment des autres actions.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne puis que répéter ce que j'ai déjà dit. C'est une émission différente d'actions et celles-ci possèdent un privilège qui les rend tellement supérieures aux autres actions de priorité que les porteurs de ces actions refusent de les soumettre à l'arbitrage.

L'honorable M. McLENNAN: Leur vote ne pourrait-il pas être renversé?

L'hon. sir JAMES LOUGHEED:

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne le crois pas.

L'honorable M. DANDURAND: Ne pourrait-on pas les laisser gagner leurs dividendes?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est au Gouvernement à décider s'il doit les laisser tels qu'ils sont actuellement, ou s'il doit faire un traité avec eux.

L'honorable M. ROBERTSON: Quelques remarques seulement à propos de l'amendement de l'honorable sénateur de Hamilton, et pourquoi il ne devrait pas être adopté. Le montant mentionné dans son amendement est basé sur le résultat moyen de dix années d'exploitation. Il faut se rappeler, en toute justice pour le Grand-Tronc, que les recettes de cette compagnie étaient, il y a dix ans passés, d'environ \$45,000,000. En l'année 1918, elles ont été de \$92,000,000, et elles augmentent d'année en année; c'est pourquoi la moyenne des dix années passées ne représente pas avec justice la situation présente. Je pense que la latitude proposée, laissant le maximum à \$5,000,000, sans la restriction suggérée dans l'amendement de l'honorable sénateur de Hamilton, est préférable, parce qu'elle laisse aux arbitres une complète liberté d'exercer leur jugement.

L'honorable M. FOWLER: Je ne voterai ni pour l'amendement, ni pour le sous-amendement. D'après moi, c'est une invite faite aux arbitres de se rendre à la limite. C'est ce qui s'est passé dans un autre arbitrage où nous étions intéressés. Je trouve de beaucoup préférable de laisser aux arbitres le soin d'aller à la limite. Nous trouvons sage de soumettre le tout à l'arbitrage. C'est une des raisons pour lesquelles je ne voterai pas en faveur de l'un ou de l'autre amendement. La seconde raison est peut-être importante, et c'est que j'ai échangé mon abstention.

L'honorable M. GORDON: Lorsque cet amendement a été proposé pour la première fois cet après-midi, j'étais sous l'impression que les actions garanties devaient être soumises à l'arbitrage, et je crois, comme l'honorable sénateur du Nouveau-Brunswick (l'honorable M. Fowler), que c'est une invite aux arbitres de se rendre au chiffre fixé. Nous avons déjà eu un arbitrage, où un montant maximum avait été fixé, comme dans le cas actuel, et le résultat fut que les arbitres ont accordé le montant nommé. En conséquence, pour ma part, je n'ai pas l'intention de voter pour aucun de ces amendements, ayant été trompé déjà à ce sujet.

L'honorable M. DANDURAND: Je remarque qu'il y a une certaine crainte dans l'esprit de quelques honorables sénateurs au sujet de la fixation d'un maximum, parce que cela pourrait persuader les arbitres d'accorder ce maximum; mais, il ne faut pas oublier que les arbitres auront devant eux une offre de \$3,600,000 faite par le Gouvernement, et, comme je l'ai déjà dit, les arbitres seront justifiés d'accorder au moins ce montant qui a été offert par l'une des parties. Puis \$2,500,000 sont déjà assurés aux porteurs d'actions garanties, et j'ai également exprimé l'opinion que les arbitres seront justifiés, après examen de tout le système, d'accorder la différence jusqu'à \$3,600,000, que les actionnaires peuvent retirer en vertu de l'offre du Gouvernement en date de février dernier, soit \$1,100,000 de plus. L'honorable sénateur de Hamilton désire se protéger contre la liberté qu'auront les arbitres d'évaluer cet immense système et d'appliquer un certain montant à la valeur future de ces actions, et il a augmenté l'offre du Gouvernement de \$3,600,000 à \$4,300,000. Je suis disposé à voter pour cet amendement. Mais, je n'ai pas l'intention de voter pour l'amendement de l'honorable leader du Gouvernement, qui va jusqu'à \$5,000,000; cependant la raison qu'il a donnée pour aller jusqu'à \$5,000,000 est contenue dans l'explication faite par l'honorable ministre du Travail; celui-ci a reçu de la compagnie du Grand-Tronc un état, montrant qu'il y a, dans les compagnies filiales, des réserves qui pourraient peut-être justifier les arbitres de se rendre à \$5,000,000.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non; \$5,600,000. Nous avons rejeté la proposition ou la demande du Grand-Tronc. Les \$600,000, prétendent-ils, représentent les recettes additionnelles des compagnies qui ont été mentionnées. Supposons que cette somme est divisée en deux, la mettant à \$2,500,000. Ce dernier montant représenterait seulement les dividendes ou l'intérêt qui, durant une longue période d'années, a été payé sur les émissions d'actions de priorité.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai dit que le Gouvernement avait offert \$3,600,000, somme qui devait être payée dans huit ans aux actionnaires. Maintenant, mon honorable ami dit que le Grand-Tronc a suggéré, hier soir, que le maximum devrait être de \$5,600,000. Je pense que c'est juste le montant.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Qu'ils ont demandé au début.

L'honorable M. DANDURAND: Qu'ils ont demandé au début comme minimum à payer par le Gouvernement, sans arbitrage.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, plus un pour cent sur les actions ordinaires.

L'honorable M. DANDURAND: Le montant est de \$1,663,000, qui, je pense, équivaut à environ \$5,600,000. Maintenant le Gouvernement a dit: "Nous allons fixer le montant à \$5,000,000; nous allons donner quelques centaines de mille de plus que la suggestion de l'honorable sénateur de Hamilton, pour la raison donnée par le Grand-Tronc lui-même, qu'il y a certain actif qui n'a pas été compté, qui a été acquis, et qui montre que ces compagnies peuvent rapporter profit dans l'avenir." Il ne faut pas être surpris que l'honorable sénateur de Hamilton revienne dire: "Si cela est vrai, je consentirai à augmenter le montant jusqu'à \$5,000,000, mais il faut que cela soit vrai." Je ne vois pas pourquoi l'honorable leader n'accepte pas l'épreuve contenue dans le sous-amendement de l'honorable sénateur de Hamilton.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mon honorable ami ne pense-t-il pas qu'il est du devoir des arbitres de déterminer cela? Les arbitres doivent faire un examen de cette question.

L'honorable M. DANDURAND: Cela ne m'a jamais semblé une raison suffisante pour augmenter le maximum de \$4,500,000 à \$5,000,000, parce que, comme je l'ai déjà dit au commencement du débat de cet après-midi, les arbitres auront une grande latitude, et ils peuvent se rendre à \$5,000,000, ou à \$6,000,000, s'il leur plaît, en considérant la valeur future des actions, ou en évaluant la valeur présente des terminus du Grand-Tronc dans les cités et les villes. Je n'aurais pas donné cela comme une raison d'augmenter le montant à \$5,000,000, mais cette raison a été alléguée par le Gouvernement, et l'honorable sénateur de Hamilton dit: "Bien, si c'est une raison pour élever le maximum, essayons la valeur de cette raison, afin de voir si elle est vraie." Cela peut être une considération pour augmenter le maximum à \$5,000,000.

L'honorable M. McLENNAN: Je ne veux pas fatiguer la Chambre, ni attirer sur moi la colère du leader...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ne parlez pas de cela.

L'honorable M. McLENNAN: Mais je sens que le sujet que j'ai présenté à la Chambre, savoir, que l'intervention du Parlement du Canada dans la division de l'argent qui sera payé au Grand-Tronc, est une erreur sérieuse.

L'honorable M. CROSBY: Qu'ils la corrigent.

L'honorable M. McLENNAN: Je demande que le Gouvernement prenne en considération la question de savoir si nous devons fixer un certain montant que nous devons payer, et laisser le Grand-Tronc voir à ses propres affaires.

L'honorable M. DANDURAND: Mais l'amendement qui est devant nous ne règle pas cette question.

L'honorable M. McLENNAN: Je puis me tromper, mais, comme je l'ai dit, l'amendement de l'honorable leader du Gouvernement, que je serai heureux d'appuyer, dans la limite de son application, me semble indiquer que les actions garanties à 4 pour 100, les £12,500,000, continueront à retirer leur dividende entier comme auparavant. Cela signifie que les gens qui les ont achetées au cours du marché, ou au prix courant, disons, il y a deux ou trois mois, vont retirer huit ou neuf pour cent sur leur placement, s'ils peuvent gagner ce point, et que les gens qui possèdent d'autres obligations recevront beaucoup moins. Il me semble que c'est là une question qui doit être réglée entre les actionnaires du Grand-Tronc. Il me paraît anormal pour le Parlement du Canada de choisir l'une des huit ou neuf classes d'actions du Grand-Tronc et de dire qu'elle recevra un revenu qui, d'après la moyenne des revenus en Angleterre, est exorbitant, pour l'avantage de gens qui ont acheté cette classe d'actions durant l'année dernière, et que les autres recevront moins de la moitié. Je demande instamment au Gouvernement de prendre cela en considération.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous ne pouvons éviter cela, malgré tout.

L'honorable W. B. ROSS: En réalité, vous pourriez l'éviter.

L'honorable M. McLENNAN: Vous pourriez l'éviter.

L'honorable W. B. ROSS: En mettant les actions garanties actuelles dans l'arbitrage avec les actions de priorité et les actions ordinaires, en donnant une somme globale, et en laissant la compagnie anglaise convo-

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

quer les actionnaires et diviser le montant entre eux.

L'honorable M. McLENNAN: Ecoutez, écoutez.

L'honorable W. B. ROSS: Au lieu de leur permettre d'agir de cette manière, nous nous unissons aux porteurs des actions garanties actuelles pour leur permettre d'étouffer tous les autres intéressés dans la compagnie, pendant qu'il recevront une bonne valeur pour leurs actions.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, je vous demande pardon de me lever pour une troisième fois, mais je sens que si ces amendements, celui qui a été proposé par l'honorable leader du Gouvernement et le sous-amendement de l'honorable sénateur de Hamilton, sont acceptés, nous fermons la porte à la possibilité de faire étudier par le Sénat l'évaluation des actions garanties. Il faut savoir ce que nous allons faire.

L'honorable M. BEIQUÉ: Après que nous aurons décidé sur l'amendement présent et le sous-amendement, j'ai l'intention de proposer un autre amendement à l'article 6, dans le but de mettre devant les arbitres les actions garanties aussi bien que les autres.

L'honorable M. DANDURAND: Si mon honorable ami pense que nous ne jugeons pas d'avance la question de soumettre à l'arbitrage, pour y être évaluées, les actions garanties, je n'insisterai pas; mais je suppose qu'en prenant l'article 6, tel qu'il est et en y ajoutant l'amendement, nous acceptons, du moins par déduction, le principe de garantir d'une manière absolue les actions garanties, et de ne soumettre à l'arbitrage que les actions de priorité et les actions ordinaires.

L'honorable M. BELCOURT: Je suis disposé à voter pour le sous-amendement; mais avant de poser la question, je voudrais attirer l'attention de mon honorable ami (l'honorable M. Lynch-Staunton) sur une chose qui me semble assez vague, assez ambiguë. Il dit:

Cependant si les arbitres estiment que les réserves en espèces des compagnies filiales du Grand-Tronc, telles que ces réserves sont dites existantes, pourront effectivement servir au paiement des dividendes.

Ce qui m'inquiète, c'est qu'il n'est pas fixé de période. Quand? Durant cette période ou maintenant? Je pense que mon honorable ami devrait fixer un temps où cet état d'affaires est supposé exister. À part cela

je suis disposé à voter pour le sous-amendement.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Il faudrait ajouter, "durant ladite période".

L'honorable M. DANDURAND: Quel est l'amendement?

L'honorable PRESIDENT: Je vais le lire.

La valeur, s'il en est, ainsi déterminée, doit en tout cas se limiter à un montant sur lequel le dividende annuel de quatre pour cent par année ne dépassera pas \$4,372,262, moyenne du dividende payé par le Grand-Tronc durant les dix années antérieures à 1914.

Cependant, si les arbitres estiment que les réserves en espèces des compagnies filiales du Grand-Tronc, telles que ces réserves sont dites existantes durant ladite période, pourront effectivement servir au paiement des dividendes et ne sont pas engagés par les responsabilités non libérées d'autres compagnies filiales, la limite susmentionnée peut être élevée par les arbitres à un montant n'excédant pas \$5,000,000.

L'amendement de l'honorable M. Lynch-Staunton est rejeté.

L'amendement de l'honorable sir James Lougheed est adopté.

L'honorable M. BEIQUÉ: Je propose que la clause 6 soit de nouveau amendée de manière à se lire comme suit:

La valeur, si elles en ont, des (1) actions garanties à quatre pour cent et (2) des actions de première, deuxième et troisième priorité et des actions ordinaires du Grand-Tronc, maintenant émises et en cours à la valeur nominale mentionnée plus haut (dénommées ensemble ci-après les "actions de priorité et actions ordinaires"), doit être déterminée séparément par un conseil de trois arbitres, dont un doit être nommé par le Gouvernement, un autre par le Grand-Tronc et le troisième doit être sir Walter Cassels, juge de la cour de l'Echiquier du Canada. Advenant le décès de sir Walter Cassels, ou son incapacité d'agir, lesdites parties conviendront d'un autre troisième arbitre qui sera soit le juge alors en exercice de la cour de l'Echiquier du Canada ou l'un des juges de la cour Suprême du Canada. Les nouvelles actions garanties, pour un montant n'excédant pas la valeur, s'il en est, ainsi déterminée, portant le dividende autorisé plus haut, doivent être distribuées aux porteurs des actions garanties à quatre pour cent, dans la proportion et pour une valeur, déterminée comme ci-haut, après transfert ou attribution au Gouvernement de ces actions garanties, et aux porteurs d'actions de priorité et d'actions ordinaires, dans la proportion et pour une valeur déterminées comme ci-haut après transfert ou attribution de ces actions au Gouvernement dans les proportions que ces arbitres détermineront.

Vous voyez que les arbitres seront appelés à évaluer séparément les actions garanties à 4 p. 100, et séparément les actions de première, deuxième et troisième priorité et les actions ordinaires de la compagnie. Alors la valeur, ainsi déterminée sera payée par le Gouvernement aux porteurs des actions

garanties à 4 p. 100, et la valeur des autres actions, telle que déterminée par les arbitres, sera distribuée dans les proportions déterminées par les arbitres. Les arbitres ne sont pas appelés à déranger les droits des porteurs des actions garanties à 4 p. 100. Ils continueront à distribuer les montants des autres actions, tel que stipulé dans l'article 6. A part du fait sur lequel j'ai attiré l'attention de la Chambre, ces actions peuvent ne valoir que quarante ou cinquante cents par dollar, tel que déterminé par les arbitres, et il ne serait pas juste pour le pays de payer cent cents par dollar d'une valeur qui n'est cotée qu'à quarante ou cinquante cents. Je voudrais attirer l'attention du Gouvernement sur le fait qu'il y a beaucoup d'appréhension dans l'esprit du public—je ne dis pas que ces doutes sont fondés—mais il existe de forts doutes dans l'esprit du public que ce bill prépare la voie au don de \$25,000,000 ou plus aux porteurs de ces actions au détriment du Dominion du Canada. Je veux empêcher cela et je pense que le Gouvernement sera anxieux de trouver le moyen de faire disparaître ces doutes. Les chiffres que l'honorable leader de l'opposition a donnés à la Chambre montrent clairement que les porteurs de ces actions recevront plus que la valeur de leurs actions. Le cours du marché est un bon critérium de la valeur des actions. Les porteurs ont probablement acheté ces actions au cours du marché, mais dans tous les cas, nous leur donnons l'avantage de recevoir une plus grande valeur. Afin de permettre au Gouvernement de négocier plus avantageusement avec eux, mettons, si vous le voulez, une clause par laquelle le montant qui doit être déterminé par les arbitres ne serait pas moindre que cinquante cents par dollar de valeur nominale. Ils peuvent même le fixer à dix cents ou quinze cents au-dessus du cours des actions à la date de la présentation du bill. Je ne m'objecterais pas à une clause de cette nature, parce que je veux donner au Gouvernement le moyen de négocier sur une base équitable avec les porteurs de ces actions; mais je ne veux pas obliger le pays à payer \$20,000,000, \$25,000,000 ou \$26,000,000 pour le bénéfice de quelques porteurs de ces valeurs.

L'honorable M. DANDURAND: Nous pourrions peut-être dire qu'il est six heures.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous ferions mieux d'étudier cette question pendant qu'elle est toute fraîche dans nos mémoires.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai compris, lors de l'ajournement d'une heure, que

les porteurs d'actions garanties laisseraient soumettre ces actions à l'arbitrage, et les honorables messieurs ont montré une certaine satisfaction, qui se serait répandue dans l'opinion publique du pays tout entier, si l'on avait mis ces actions dans la balance avec les actions de priorité et les actions ordinaires, afin de voir quelle serait leur valeur. Ces actions étaient cotées à 45 ou 46, il y a quelques mois, mais les spéculateurs se sont rués à l'achat de ces actions, et il en résulte une hausse jusqu'à 70 ou 75, je ne sais pas au juste quelle est leur cote actuelle, mais le peuple du Canada gardera une rancune contre cette législation, si, par notre faute, les spéculateurs peuvent réaliser de grosses sommes d'argent. Si le Gouvernement croit que ces spéculateurs vont saigner notre trésor, au moment où il se trouve le plus fortement éprouvé, il devra faire quelque chose. Je sais que le leader du Gouvernement sera particulièrement heureux de trouver un moyen de déterminer la valeur de ces actions. Il paraissait ce matin grandement réjoui de nous dire que les actions garanties seraient soumises à l'arbitrage. Cet après-midi, il y voit une objection dans le fait que le droit de vote attaché à ces actions est disposé de manière à mettre le traité en danger d'être refusé, lorsqu'il sera soumis à l'assemblée spéciale des actionnaires du Grand-Tronc à Londres, si ceux qui disposent de ces votes n'ont pas leur livre de chair. J'ai suggéré, il y a un instant, de dire qu'il est six heures, parce que, si l'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry (l'honorable M. Béique) peut convaincre mon honorable ami que l'objection qu'il redoutait à trois heures a été résolue, je sais qu'il sera heureux de reprendre l'opinion qu'il avait à une heure, et de mettre les actions garanties entre les mains des arbitres afin d'en connaître la valeur. Si les arbitres en viennent à la conclusion que la valeur totale n'est pas de \$5,000,000, qu'en considérant le passif du Grand-Tronc relativement au Grand-Tronc-Pacifique, la valeur n'est que de \$1,000,000, ils se trouveront les mains liées, et devront accorder \$2,500,000, parce que nous aurons ainsi fixé le prix des actions garanties.

L'amendement proposé par l'honorable M. Béique est rejeté.

L'article 6, tel qu'amendé, est adopté.

A six heures le comité lève la séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures p.m.

L'hon. M. DANDURAND.

Les articles 3 et 4 sont adoptés.

L'article 5 est adopté.

A l'article 7, paragraphe a—Le conseil d'administration à constituer dès la ratification du traité exploite le réseau du Grand-Tronc en harmonie avec les chemins de fer nationaux du Canada:

L'honorable M. FOSTER: La dernière partie de ce paragraphe se rapporte-t-elle à toutes les actions?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est dans le but de détenir la propriété durant l'arbitrage, que celui-ci dure un an ou un an et demi.

Le paragraphe a est adopté.

Au paragraphe b—Les livres, rapports et archives, chemins de fer et matériels des compagnies comprises dans le réseau du Grand-Tronc peuvent être inspectés, et toute l'aide voulue doit être donnée:

L'honorable M. BEIQUE: Si toutes les actions de priorité et les actions ordinaires ont un nombre égal de votes, qu'arrivera-t-il?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Elles ne portent pas un nombre égal de votes. Vous pouvez voir à la dernière page du livre bleu, page 57, le nombre de votes attribués à chacune de ces actions.

L'honorable M. BEIQUE: Je me souviens que j'ai trouvé le livre bien embrouillé. Quand le Gouvernement parle de la majorité de ces actions, comment est composée la majorité?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous prenons tous les votes.

L'honorable M. BEIQUE: Les votes attribués aux actions ordinaires sont-ils égaux, action pour action, à ceux des actions garanties?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, pour 100 des actions ordinaires, il y a un vote, tandis que les actions garanties en ont quatre pour le même montant. Nous prenons tous les votes des actions garanties.

L'honorable M. BEIQUE: Pour la ratification, vous ne prenez pas les votes.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Sur les actions ordinaires, il y a 479,108 votes. Nous ne les prenons qu'après la ratification.

L'honorable M. BOSTOCK: Dois-je comprendre que le Gouvernement gardera les

actions de priorité et les actions ordinaires lorsqu'il les aura en sa possession?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oh! oui, il les gardera.

L'honorable M. BOSTOCK: Le Gouvernement gardera en main les actions et le droit de vote.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. BOSTOCK: Le conseil d'administration a-t-il pour but d'exploiter la voie, ou simplement de mettre cet arrangement à exécution?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est un arrangement fait entre les deux parties pour exploiter et administrer les voies durant l'arbitrage et la conclusion du marché.

Le paragraphe "b" est adopté.

L'article 7 est adopté.

A l'article 8—stipulations du traité concernant: les arbitres, les serments, la preuve et la sentence.

L'honorable M. DANDURAND: Je voudrais demander à l'honorable leader du Gouvernement de quelle manière on prétend que la corporation du Grand-Tronc devra être maintenue comme une entité et administrée par le bureau des directeurs? Le bureau sera-t-il nommé par les actionnaires convoqués à l'assemblée générale annuelle, ou sera-t-il annexé à l'organisation des chemins de fer nationaux, travaillant sous le conseil d'administration nommé par le Gouverneur en conseil?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La législation de la dernière session pourvoit à cela.

L'honorable M. DANDURAND: De sorte que l'administration de ce réseau ferroviaire, ainsi que des autres chemins de fer que nous possédons, sera apparemment entre les mains d'une compagnie, mais, sous ce caractère peu prononcé, la compagnie représentera le gouvernement du Canada.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les actions pourraient être investies dans cette compagnie, ou, par arrêté en conseil, on pourrait autoriser la compagnie, sans lui confier les actions, mais c'est là une question de régie interne. Nécessairement, il faudra sans doute que la compagnie soit d'abord nommée par le Gouverneur en conseil, et ensuite l'administration de la voie pourra être dirigée par arrêté en conseil. Je crois qu'il sera donné des instructions

par arrêté en conseil simplement pour organiser et exploiter la voie.

L'honorable M. ROSS: J'ai regardé la législation sur les chemins de fer de la dernière session pour voir comment la chose est arrangée. Les chemins de fer nationaux du Canada sont exploités par un bureau de pas moins de cinq membres et pas plus de quinze, nommé par le Gouverneur en conseil, mais ce bureau ne possède pas d'actions. Il y a un article de la loi par lequel le Gouvernement peut émettre des actions, s'il le préfère, mais jusqu'à présent, il n'a pas été émis d'actions. Lorsque le Grand-Tronc sera accepté par arrêté en conseil, il sera exploité par le bureau des chemins de fer nationaux du Canada, de pas moins de cinq et de pas plus de quinze membres. D'après ce que je puis voir, c'est exactement la même chose que si l'on avait dit que les chemins de fer seraient administrés par le ministre des Chemins de fer; c'est-à-dire, c'est un service du gouvernement du Canada, ni plus ni moins, et la compagnie est aussi fictive que le serait une corporation dans le cas où il est dit que le ministre de la Milice devra faire telle chose, ou le ministre des Chemins de fer, ou d'autres devront faire certaines choses. En réalité c'est la Couronne représentée par le gouvernement du Canada.

L'honorable M. DANDURAND: Je pose la question, honorables messieurs, parce qu'en réalité notre système de chemins de fer sera administré par une commission d'administration nommée par arrêté en conseil, ou par un bureau de directeurs—on peut lui donner n'importe quel nom et l'appeler une compagnie. Ce n'est qu'une compagnie fictive, et, constatant ce fait que le gouvernement du Canada administrera un chemin de fer au moyen d'une commission agissant au nom du peuple canadien, je me demande ce que nous pourrions dire au public qui soit différent de ce que nous dirions si les chemins de fer de l'Etat étaient administrés par le Gouvernement lui-même. En réalité, comment pourrions-nous faire la différence entre l'administration du chemin de fer Intercolonial et celle du Grand-Tronc, lorsque viendra la question de payer les taxes aux villes, aux cités et aux municipalités où le chemin de fer passe? C'est là un point sur lequel j'aimerais à connaître l'opinion du leader du Gouvernement, parce que je ne puis comprendre comment nous pourrions exempter de taxes le chemin de fer Intercolonial, tandis que le Grand-Tronc devra payer des taxes municipales le long

de sa voie. Je ne puis voir comment nous pouvons faire cette différence, quand en réalité ces deux voies sont dans la même position vis-à-vis du Gouvernement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je suis informé que la législation qui a été passée ne change pas en aucune manière le caractère des propriétés en ce qui concerne les taxes. La propriété reste représentée par ces actions, comme si la transaction n'était pas faite. Si la propriété est sujette aux impôts, elle continuera de l'être.

L'honorable M. DANDURAND: Mais les actions sont toutes dans le trésor du gouvernement du Canada.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais la propriété réelle ne l'est pas. On ne peut taxer les actions parce qu'elles sont la propriété de la Couronne, mais le titre de la propriété est le même qu'il était auparavant.

L'honorable M. ROSS: Il a été déclaré maintes et maintes fois dans la Chambre des Communes—et je suis d'accord avec la déclaration faite dans cette dernière Chambre par un ministre de la Couronne—que le gouvernement du Canada voulait acquérir le Grand-Tronc en faisant l'acquisition des actions. Il n'y a pas à sortir de là; et il peut acquérir les actions de manière à administrer le chemin de fer avec le système des chemins de fer nationaux du Canada, quel que soit le lieu où les actions seront mises, dans leur voûte ou ailleurs.

C'est une propriété du Gouvernement.

L'honorable M. DANDURAND: La loi porte le titre de "Loi concernant l'acquisition du réseau du Grand-Tronc de chemin de fer par Sa Majesté".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Supposons que le Gouvernement voudrait vendre la propriété, il ne le ferait pas par transmission en vertu d'un contrat, mais il transmettrait simplement les actions, et ces actions continueraient d'être les actions du Grand-Tronc.

L'honorable M. ROSS: Pas du tout. Il le vendrait directement. La Couronne peut le vendre et le transmettre.

L'honorable M. BEIQUE: Je pense qu'il serait mieux d'avoir quelque renseignement du Gouvernement sur la condition actuelle des différentes choses mentionnées ici: L'association du fonds de retraite et de prévoyance du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, du fonds de pension du Grand-Tronc, et la société d'assurance et

L'hon. M. DANDURAND.

de prévoyance du Grand-Tronc de chemin de fer. Quelles sont les conditions actuelles de ces sociétés?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je puis dire que l'on a l'intention de laisser subsister ces institutions établies, jusqu'à ce que la transaction soit terminée, puis ensuite l'administration des chemins de fer nationaux couvrira tous les chemins de fer possédés par le Gouvernement.

L'honorable M. BELCOURT: Je pense qu'il est important de savoir au juste si le Gouvernement acquiert ou n'acquiert pas les actions garanties et les nouvelles actions qui seront émises. Je comprends qu'en vertu de ce bill, le Gouvernement, en tout temps après cinq ans de la date de la nomination dudit Conseil d'administration, après avis de six mois donné par voie d'annonce, pourra acquérir les actions de cette compagnie, ou racheter ces actions. Comme on l'a démontré, le bill est appelé bill pour l'acquisition de ces actions. C'est un bill d'acquisition, non pas pour maintenant, mais dans cinq ans seulement; dans l'intervalle, durant ces cinq années, ces actions ne sont pas la propriété du Gouvernement. Ces actions resteront entre les mains des actionnaires. Les porteurs actuels des actions garanties continueront à en être porteurs, et les porteurs des actions de première, deuxième et troisième priorité et des actions ordinaires auront des certificats émis pour eux, et cette émission sera composée d'actions garanties, mais ils seront les propriétaires des actions. Le Gouvernement paie simplement un certain montant annuel en dividende sur toutes les actions, de sorte que pour ma part, je crois que le bill a été mal dénommé. Ce n'est pas maintenant un bill d'acquisition. Il ne peut être bill d'acquisition que dans cinq ans. Je ferai remarquer que si les honorables messieurs ont parlé de propriété d'Etat et d'administration par l'Etat, et si mon honorable ami a consacré une bonne partie de ses remarques à s'efforcer de convaincre la Chambre que jusqu'à présent nous avons l'idée d'une propriété d'Etat, ce n'est pas réellement une propriété d'Etat de la manière qu'on l'a comprise, ou dans tous les cas telle qu'elle existe ailleurs. C'est une chose entièrement nouvelle. Ce n'est pas une propriété du Gouvernement, mais c'est l'exploitation par l'Etat d'une propriété privée, du moins pendant cinq ans, et l'on donne à cette combinaison un nom qui ne convient pas; et je veux dire que c'est se départir très nettement de la ligne de conduite adoptée partout ailleurs dans le monde.

L'honorable M. POPE: Non, pas dans tout le monde.

L'honorable M. BELCOURT: Je n'en connais pas un seul cas. Mon honorable ami trouvera qu'il a tort. Nous avons vu en quelques pays la possession et l'exploitation par l'Etat.

L'honorable M. POPE: Et le contraire.

L'honorable M. BELCOURT: Je n'ai jamais vu nulle part un cas d'exploitation par le Gouvernement d'une propriété privée. Je ne connais pas une seule nation au monde qui ait osé tenter une chose semblable.

L'honorable M. POPE: L'honorable monsieur est absolument dans l'erreur, et je veux lui faire connaître la vérité.

L'honorable M. BELCOURT: Il est important de connaître ces faits.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'ai dit et répété plusieurs fois à mon honorable ami que les porteurs d'actions abandonnent le droit de vote attaché à leurs actions et reçoivent une garantie—bien, ce n'est pas une garantie, mais une action ordinaire sans vote—simplement un certificat, ou pratiquement un billet du gouvernement du Canada promettant de payer dans un certain temps en considération de la remise des actions. Les actions sont transmises au Gouvernement. Le droit de vote de cette série d'actions est gardé par le Gouvernement, et il me semble bien clair que les actionnaires se départissent de tout droit de possession de la voie. Il n'y a pas de doute là-dessus.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne parle pas de la voie; je parle de leurs actions.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ils remettent leurs actions au Gouvernement en échange de certificats sans vote.

L'honorable M. BELCOURT: Très bien; mais ils sont encore propriétaires des actions.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non.

L'honorable M. BELCOURT: Oui, ils le sont, et vous ne pouvez acheter les actions avant cinq ans.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous avons cinq ans pour les acheter.

L'honorable M. BELCOURT: Non; le bill dit "après cinq ans". Mon honorable ami devrait relire l'article.

5. Les actions garanties actuelles et les nouvelles actions garanties ou une partie quelcon-

que de ces actions peuvent être retirées de la circulation ou rachetées par le Gouvernement, au pair, en tout temps, après l'expiration d'une période de cinq ans...

L'honorable M. DANDURAND: Est-ce l'intention du Gouvernement de maintenir comme entités séparées toutes ces compagnies filiales dont les actions sont détenues par le Grand-Tronc, et de nommer des directeurs dans ces bureaux de direction, ou de s'efforcer de réunir ces diverses compagnies en un tout?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il y a différentes conventions entre le Grand-Tronc et ces compagnies. Cela dépend entièrement de la convention. C'est-à-dire, où le Grand-Tronc avait pleine autorité, cette autorité revient au Gouvernement et sera transmise par le Gouvernement à la compagnie des chemins de fer nationaux. D'après ce que je comprends, quelques-unes de ces compagnies gardent leur bureau de direction et nous donnent simplement les droits d'exploitation. Certes, ces bureaux de direction continueront l'administration des compagnies comme auparavant. Cela dépend entièrement des conventions qui existent actuellement entre le Grand-Tronc et les compagnies.

L'honorable M. DANDURAND: Sans doute, dans le cas de plusieurs de ces compagnies, le Grand-Tronc nomme le bureau de direction. Est-ce l'intention du Gouvernement de nommer directement ces bureaux, ou de les faire nommer par le Conseil d'administration qui doit administrer les chemins de fer nationaux?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est une question de politique à déterminer plus tard. Aucune ligne de conduite n'a été promulguée ni déterminée à ce sujet. Cela dépend des conditions locales. Il est facile d'imaginer des conditions spéciales, surtout aux Etats-Unis, qui rendraient désirable la continuation de l'ancien système de direction, même en supposant que nous ayons le droit de nommer les directeurs. Plusieurs considérations peuvent influencer la décision qu'il faudra prendre.

L'honorable M. BELCOURT: Ce que je voulais demander à mon honorable ami (l'honorable sir James Lougheed) est ceci: pourquoi le Gouvernement retarde-t-il à cinq ans le rachat de ces actions? Pourquoi le Gouvernement n'achète-t-il pas ces actions maintenant? Pourquoi devons-nous attendre cinq années? Je serais heureux d'avoir une réponse.

L'honorable M. POPE: Un moment, s'il vous plaît, honorables messieurs. L'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt) a mis en doute l'exactitude de la remarque que j'ai faite lorsque je l'ai interrompu, et l'état de mes connaissances sur cette question. Evidemment l'honorable monsieur a parlé à la légère, comme le font souvent les honorables messieurs de l'autre côté. Dans la Hongrie, en 1906, le parcours milliaire total possédé et exploité par l'Etat était de 10,000 milles, et le parcours milliaire possédé et exploité par des particuliers était de 2,000 milles. Le coût a été de \$64,842 par mille. Quelques-uns de ces chemins de fer sont la propriété de corporations privées et sont exploitées par le gouvernement.

L'honorable M. BELCOURT: Où,—en Angleterre?

L'honorable M. POPE: En Hongrie.

L'honorable M. McSWEENEY: En Roumanie, probablement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Puis-je dire encore à mon honorable ami (l'honorable M. Belcourt) que la clause de 5 ans s'accorde parfaitement avec ce que l'on a l'intention de faire, d'enlever le droit de vote aux porteurs de ces actions.

L'honorable M. BELCOURT: Je comprends cela.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Dans l'intervalle, les porteurs continueront probablement à garder ces actions jusqu'à ce que l'argent devienne plus facile.

L'honorable M. BELCOURT: Je comprends cela parfaitement; mais ce que je voudrais savoir, ce sont les raisons qui ont décidé le Gouvernement à placer le rachat de ces actions à cinq ans. Pourquoi ne pas acheter ces actions maintenant?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cela a été décidé surtout à cause du taux d'intérêt qu'il faut payer aujourd'hui. On ne peut avoir d'argent à moins de cinq et demi pour cent. On espère que dans cinq ans le taux sera plus bas. En réalité, on s'était d'abord proposé de mettre le terme beaucoup plus long que cinq ans.

L'honorable M. BELCOURT: Trente ans?

L'honorable M. BEIQUE: Honorables messieurs, une question importante a été mentionnée, au sujet des taxes qui pourraient ou non être imposées sur cette propriété. Pour ma part, je crois, sans vouloir exprimer une opinion définitive, que je ne partage par les vues exprimées par quel-

L'hon. M. BELCOURT.

ques honorables messieurs. D'après moi, voici la situation. La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc est une corporation distincte en vertu de la loi. Cette corporation a des actions en circulation, mais le fait est purement accidentel. Une corporation peut avoir des actions émises, par exemple, les corporations commerciales, mais il y a plusieurs corporations qui n'en ont pas. Il me semble que la position actuelle de la propriété, relativement aux taxes, n'est pas changée à cause des pouvoirs attribués au Gouvernement par le bill. Il y aura encore des actions de la compagnie du Grand-Tronc. Certes, après l'acquisition des actions garanties à 4 p. 100, il ne restera que les actions émises en vertu de ce bill, ne portant pas droit de vote, mais ce sont encore des actions de la compagnie; de sorte qu'elle continue à exister comme corporation distincte. C'est pourquoi il me semble que la propriété ne devient pas nécessairement propriété du Gouvernement.

L'article 8 est adopté.

L'article 9 est adopté.

À l'article 10—Arrêtés en conseil autorisés à attribuer au Gouvernement les actions de priorité et les actions ordinaires non transportées ou à laisser vacant l'emploi de directeur:

L'honorable M. DANIEL: J'aimerais à demander au leader du Gouvernement pourquoi dans l'article 10, les actions garanties ne sont pas transmises?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Parce qu'elles sont considérées différemment. Nous ne les acquérons pas.

L'article 10 est adopté.

L'article 11 est adopté.

L'honorable M. BEIQUE: J'espère que l'honorable leader du Gouvernement acceptera l'amendement que je propose.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Est-ce l'amendement que mon honorable ami a déposé ce matin?

L'honorable M. BEIQUE: Oui, je propose que la clause suivante soit ajoutée au bill:

Pour les fins de l'évaluation à laquelle pourvoit la présente loi, aucune de ces dispositions ne doit être interprétée comme supprimant ou affectant les obligations contractées par le Grand-Tronc comme garant ou à d'autre titre répondant de quelque titre de dette du Grand-Tronc-Pacifique ou des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, non plus que les réclamations du gouvernement du Dominion du Canada contre l'une ou l'autre des compagnies susmentionnées.

L'honorable sir JAMES LOUGHBEED: Mon honorable ami voudra-t-il enlever les mots "de quelque titre" dans la phrase "de quelque titre de dette", qui n'est pas claire?

L'honorable M. BEIQUÉ: Oui, je vais enlever ces mots.

L'amendement proposé par l'honorable M. Béique, ainsi modifié, est adopté.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est rapporté avec ses modifications.

TROISIÈME LECTURE.

L'honorable sir James Loughheed propose la troisième lecture du bill.

L'honorable M. BOSTOCK: Il est important, avant que ce bill soit lu une troisième fois, que nous puissions enregistrer l'expression de notre opinion sur toute la question, et sur la position dans laquelle la Chambre se trouve actuellement. Ce bill, présenté à la fin de la session, a été poussé dans tous ses stades avec une grande hâte. Autant que possible, nous y avons consacré beaucoup de temps et d'étude, mais nous n'avons pu obtenir du Gouvernement tous les renseignements que nous nous croyions en droit d'avoir sur cette question.

La possession et l'exploitation (par le Gouvernement de lignes situées aux Etats-Unis est, je crois, une entreprise très sérieuse pour le Dominion du Canada. Le temps consacré à la discussion de cette mesure dans l'une et l'autre des deux Chambres du Parlement a été réellement trop court pour permettre au peuple du Canada de comprendre la signification de ce bill en regard de ses intérêts. L'adoption de cette mesure et la possession des actions du Grand-Tronc placera sur ce pays une responsabilité dont l'étendue ne peut se mesurer actuellement. Nous avons essayé de démontrer l'importance des obligations assumées. Le Gouvernement et le pays deviennent responsables du passif du réseau ferroviaire du Grand-Tronc, du Grand-Tronc-Pacifique, et des voies filiales situées aux Etats-Unis. Comme je l'ai démontré l'autre jour, nous n'avons pas de renseignements nets sur le passif de ces voies situées sur le territoire américain. Nous ne savons pas jusqu'à quel point nous engageons la responsabilité du pays pour les dépenses qui se rapportent à ces lignes. Elles sont régies par les lois de plusieurs Etats et par les lois fédérales américaines, et nous n'avons eu ni le temps ni l'opportunité d'étudier les lois et règlements en vigueur aux Etats-Unis relativement à l'exploitation des

chemins de fer, ni de voir quelles sont les dépenses qui devront être faites pour le réseau du Grand-Tronc que nous allons assumer, et par conséquent que devra supporter le Dominion du Canada. Comme les honorables messieurs le savent bien, il se fait un mouvement sur tout le continent américain pour la disparition des passages à niveau sur les chemins de fer. Le Canada a passé une législation à ce sujet, et nous sommes certainement en mesure de comprendre jusqu'à un certain point la dépense que les compagnies de chemin de fer devront encourir, si elles sont forcées de faire disparaître les passages à niveau, et de construire des passages inférieurs. Chacun des honorables messieurs qui a l'expérience des affaires de chemin de fer sait parfaitement quel est le montant énorme d'argent requis pour ces travaux. Il peut être nécessaire que nous déboursions de grosses sommes dans le but de faire ces améliorations sur les lignes américaines, mais à ce sujet, nous avons très peu de renseignements.

Il y a ensuite une autre question qui n'a été que peu discutée lors de l'étude du bill dans cette Chambre, et je crois qu'il en est de même pour l'étude faite dans l'autre Chambre, et c'est l'administration et l'exploitation des chemins de fer, lorsque le Gouvernement aura pris possession du Grand-Tronc. Le Gouvernement devra alors résoudre le problème très sérieux de l'exploitation de 20,000 milles de voie ferrée. Une affaire peut paraître très prospère, et le montant payé pour l'entreprendre peut sembler raisonnable, mais, comme le savent les honorables messieurs qui ont l'expérience des entreprises, à moins que l'administration ne soit confiée aux mains d'un homme d'une profonde expérience et absolument compétent, une affaire peut devenir un énorme gâchis au lieu de d'être un succès, et produire de grandes pertes au lieu de rapporter des revenus convenables. Il en est de même de l'exploitation des chemins de fer.

Nous avons eu du Gouvernement peu de renseignements sur la manière dont il entend exploiter ce système une fois qu'il l'aura accepté. Mon honorable ami dit que le conseil d'administration nommé en vertu du bill s'occupera de l'exploitation du chemin de fer pendant la durée de son existence. Mais j'en appelle à tous les honorables messieurs siégeant dans cette Chambre, et je leur demande si c'est là régler d'une manière satisfaisante l'organisation d'un chemin de fer d'une aussi grande importance,

quand ce conseil sait qu'il sera dépossédé aussitôt que la transaction sera accomplie et les actions remises entre les mains du Gouvernement. D'après ce que je comprends, ce conseil d'administration est simplement nommé dans le but de continuer pendant un certain temps l'exploitation de la voie du Grand-Tronc, afin de pouvoir faire un arrangement entre cette voie et les autres voies ferrées du Gouvernement. Si le système ferroviaire du Gouvernement doit donner des résultats heureux et rendre des profits au Gouvernement, il faut que les erreurs que nous faisons aujourd'hui disparaissent et que le système soit mis dans de meilleures conditions. Il faut nommer un conseil d'administration qui ait la confiance, non seulement du Gouvernement, mais aussi du pays, afin que le peuple s'aperçoive que l'exploitation de ces voies est conduite au meilleur de ses intérêts.

Durant ce débat, il a été dit beaucoup de choses sur la question de la propriété d'Etat. Je pense que tous les honorables messieurs de cette Chambre, qu'ils soient en faveur ou opposés au principe de la propriété d'Etat, maintenant que ce bill a subi tous ses stades et va devenir loi, sont anxieux de faire exploiter ces voies ferrées de manière à ce que le pays en retire le plus de bénéfice possible. Je ne crois pas que nous ayons eu du Gouvernement assez de renseignement pour nous permettre de juger comment nous parviendrons à ce but; mais je pense qu'il est très important pour le peuple de ce pays que l'administration de cet immense réseau de voies ferrées soit composée de manière à lui inspirer confiance. D'un bout à l'autre du réseau, nous devrions avoir des hommes qui puissent comprendre que leur devoir et leur occupation se résume à faire réussir l'entreprise. Ce serait une chose terrible pour ce pays, surtout dans l'état actuel de ses finances, si les énormes déficits de ce chemin de fer devaient se continuer. Je désire presser le Gouvernement, avec toute la force dont je puis disposer, de voir au plus tôt à ce que le système ferroviaire du Gouvernement soit placé sur un pied qui en assure l'exploitation avec la plus grande efficacité.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables messieurs, il y a une particularité de la situation qui nous occupe sur laquelle je n'ai pas insisté lors de mes remarques, quand j'ai eu le privilège de parler devant cette Chambre sur la seconde lecture de ce bill. Je profite de l'occasion présente pour attirer l'attention des honorables messieurs sur l'avantage qui résulte de l'existence du Hansard, où nous pourrions voir, dans les

L'hon. M. BOSTOCK.

années futures, la position que chacun de nous a prise sur certaines questions; mais cela n'enlèvera pas aux honorables messieurs la responsabilité de leur vote sur la troisième lecture. Je veux rappeler à cette Chambre que nous allons adopter une mesure par laquelle nous assumons l'administration d'un immense réseau de voies ferrées, l'un des plus considérables du pays, couvrant toute la province d'Ontario et la province de Québec, avec tous les risques nous devrions constater que le gouvernement du jour, lorsqu'il s'est présenté devant l'électorat dans les dernières élections, n'a pas demandé au peuple de lui donner un mandat pour se jeter dans cette aventure.

Je n'étais pas présent aux réunions intimes tenues par ce soi-disant parti d'union, mais d'après les rapports de la presse, et peut-être par les échos venus d'une autre Chambre, je sais que plusieurs questions importantes, qui semblaient essentielles aux meilleurs intérêts du Canada, ont été remises de session en session, parce que le premier ministre et ses collègues n'avaient pas de mandat pour s'occuper de ces questions. Je suis de l'avis de plusieurs de mes collègues qui me font la faveur de m'écouter en ce moment, quand je dis qu'ils ont assisté à des réunions du parti ministériel, où il a été décidé que la question du tarif, par exemple, ne devrait pas être touchée par ce Parlement parce que la dernière élection n'a été remportée que sur le seul programme de gagner la guerre; et qu'après cela, le Gouvernement aurait fini sa mission, et serait dans la nécessité de retourner au peuple pour obtenir un nouveau mandat.

J'ai cité le tarif comme l'une des questions qui devraient être discutées et réglées. C'est une question qui intéresse toutes les parties du Canada, à divers points de vue peut-être. Cependant, quand de fortes représentations sur cette question ont été faites au parti ministériel réuni en caucus, la réponse du Gouvernement a été qu'il n'avait pas de mandat du peuple sur cette question. Je comprends qu'en réalité, les membres élus pour supporter le gouvernement d'union n'étaient pas unanimes sur cette question, et qu'au contraire il existe de fortes divergences d'opinion entre les divers groupes qui composent le parti unioniste. Je mentionne le tarif comme un exemple pour montrer—et la chose a été affirmée et réaffirmée depuis l'élection—que sur plusieurs questions importantes, le Gouvernement s'est abstenu.

La guerre est maintenant finie. Nous sommes réunis en session spéciale pour approuver le traité de paix. L'un des ministres

tres qui sont entrés dans le cabinet pour gagner la guerre, l'honorable M. Crerar, a senti que son mandat était expiré, et il s'est retiré du cabinet.

Mes honorables amis qui représentent les diverses provinces dans cette Chambre se voient en face d'une mesure de la plus haute importance, une mesure qui peut avoir des résultats inattendus, et qui est cependant présentée par un Gouvernement qui n'a pas de mandat pour la mettre devant nous. Il me semble que c'est là une des considérations qui devraient nous faire adhérer à la suggestion faite par l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable W. B. Ross), que cette question ne soit pas réglée définitivement à cette session. En remettant cette question à la prochaine session du Parlement, nous exprimerions l'opinion que cette mesure n'a pas été suffisamment mûrie par le public pour nous permettre de décider si l'opinion publique est en faveur. Cette considération serait suffisante pour justifier la Chambre de remettre la question, jusqu'à ce que le peuple ait eu l'occasion de se prononcer. Je dis cela parce que d'autres plans ont été présentés, qui tendent vers le même but, et qui ne seraient pas nuisibles à l'entreprise. J'ai dit qu'il pourrait être fait un arrangement entre les chemins de fer nationaux du Canada et le chemin de fer du Grand-Tronc pour assurer l'organisation des terminus et l'échange du trafic entre l'est et l'ouest. Si cette expérience réussissait, on pourrait procéder plus loin—et peut-être accepter ce qui est maintenant proposé; et il nous serait alors encore possible de le faire. D'un autre côté, si nous achetons maintenant le Grand-Tronc, nous détruisons une splendide organisation qui a donné de bons résultats jusqu'à ces dernières années.

L'honorable leader du Gouvernement dit: "Faisons-en l'expérience; c'est une fantaisie passagère;—mais le peuple—je ne le louange pas de son opportunisme—au moins la majorité du peuple qui se rend aux bureaux de votation est en faveur de l'exploitation par le Gouvernement; si elle ne réussit pas, nous tâcherons de disposer du système en faveur d'un autre syndicat ou d'une autre organisation".

J'ai attiré son attention sur le fait que nous prenons un grand risque en faisant disparaître l'organisation actuelle. Elle a des ramifications à Londres, et jusqu'à ces quelques derniers mois, elle a pu se maintenir sans venir frapper à la porte du ministre des Finances pour demander du secours dans l'administration de ses affaires. Je pense que mon honorable ami vivra assez

longtemps pour se rendre compte qu'il a perdu un bon ami; et je crains qu'il ne cherche en vain un nouvel ami qui puisse prendre la place de celui qu'il a perdu.

L'honorable M. BELCOURT: Honorables messieurs, j'avais l'intention, lors de la seconde lecture du bill, d'exposer mes vues à cette Chambre. J'ai trouvé qu'il était bien tard la nuit dernière, et me suis aperçu que le désir général était de boucler les procédures sur cette lecture. Il était près de deux heures, lorsque nous avons ajourné, et si j'avais contenté mon désir, l'ajournement n'aurait eu lieu que vers trois heures et peut-être quatre; c'est pour cette raison que je n'ai pas voulu retarder la Chambre.

Je viens de recevoir un avis de mon honorable ami de Brome (l'honorable M. Pope) m'informant qu'il avait l'intention de parler ce soir sur la troisième lecture; j'avais aussi cette intention, mais il m'a demandé de nous abstenir tous deux, et je crois devoir accepter.

Dans ce cas, afin que mon silence ne soit pas interprété comme une admission que j'ai été persuadé, converti, ou perverti, avant de reprendre mon siège, je dirai simplement que je suis aussi opposé que jamais à cette législation, et que je n'ai pas entendu un seul argument qui ait pu me faire changer d'opinion.

L'honorable M. POPE: Je suis sûr que c'est un grand soulagement pour la Chambre que cet arrangement pacifique ait été conclu entre l'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt) et moi-même. Je n'ai pas changé d'opinion non plus.

La motion est approuvée sur division, et le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

Le Sénat s'ajourne au lendemain à 11 heures a.m.

SÉNAT.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Samedi, 8 novembre 1919.

Le Sénat se réunit à 11 heures du matin.

Prières et affaires de routine.

IMMIGRATION AU CANADA.

INTERPELLATION.

L'honorable M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il connaissance de l'arrivée au Canada des paquebots ci-après

mentionnés et portant chacun un nombre considérable de passagers d'entrepont :

"Grampian", 24 octobre 1919, avec 708 passagers d'entrepont ;

"Metagama", 24 octobre 1919, avec 962 passagers d'entrepont ;

"Melita", 24 octobre 1919, avec 1,211 passagers d'entrepont ;

"Mégantic", 28 octobre 1919, avec 978 passagers d'entrepont ;

"Empress of France", 28 octobre 1919, avec 939 passagers d'entrepont ?

2. Combien de ces passagers d'entrepont sont de nouveaux immigrants ?

3. Est-ce la politique du Gouvernement d'encourager l'immigration au Canada à l'époque actuelle ?

4. Le Gouvernement désire-t-il enrayer l'immigration—comme les Etats-Unis d'Amérique—jusqu'à ce que l'état de l'industrie redevienne normal ?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED :

1. Le Gouvernement a connaissance que les paquebots mentionnés sont arrivés aux ou vers les dates indiquées, mais les manifestes ne sont pas encore parvenus au bureau chef, et il n'est pas possible de dire combien chaque paquebot portait de passagers de troisième ou d'entrepont.

2. Voir réponse n° 1.

3. Seulement l'immigration des agriculteurs et des servantes. Il est probable que la majorité des passagers sur les paquebots mentionnés sont des personnes revenant au Canada et qui habitaient auparavant le Canada, et des familles de soldats.

4. Jusqu'à présent il n'a pas été jugé nécessaire d'enrayer l'immigration au Canada de la manière proposée dans un bill soumis au Congrès des Etats-Unis. L'article 38 de la "Loi de l'immigration" confère au Gouverneur en conseil des pouvoirs qui seront exercés si les conditions de l'immigration l'exigent.

BILL DU RETABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

PREMIERE LECTURE.

Un message est reçu de la Chambre des Communes avec le bill 10, "Loi modifiant la Loi du ministère du rétablissement des Soldats dans la vie civile". — L'honorable sir James Lougheed.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill.

Il dit : C'est principalement l'application des arrêtés ministériels adoptés en vertu de la Loi des mesures de guerre qui rend ce bill nécessaire. Comme les honorables sénateurs le savent, la besogne de ce ministère porte précisément sur l'imprévu et n'a

L'hon. M. CASGRAIN.

qu'une nature temporaire. Conséquemment, l'autorité sur laquelle il s'appuie découle en grande partie des arrêtés ministériels. Le rapport du comité des Communes contenait certaines recommandations relatives au rétablissement des soldats de retour, et ce rapport fut adopté par les Communes. Je n'ai pas l'intention de proposer la dernière lecture de ce bill, ni même de le renvoyer maintenant au comité, car il devra y être apporté certains amendements qui, d'après ce qui a été dit à la Chambre des Communes, pourraient provenir du Sénat. Les clauses de ce bill traitent principalement de l'établissement de règlements pour les ateliers d'hôpital et autres institutions sous l'administration du ministère, la nomination de personnels techniques et spéciaux temporaires, la fabrication de membres artificiels et d'appareils, et ainsi de suite.

L'honorable M. BOSTOCK : Ce bill prolonge-t-il la faculté d'agir par arrêté ministériel ?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Seulement en ce qui touche aux règlements.

L'honorable M. BOSTOCK : Et c'est tout ?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED : Oui.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL RELATIF AUX TRAITEMENTS DE CERTAINS DIRECTEURS DE LA POSTE.

PREMIERE LECTURE.

Un message est reçu de la Chambre des Communes avec le bill 31, "Loi modifiant la Loi du Service civil, 1918, relativement aux traitements de certains directeurs et directeurs adjoints de la poste". — L'honorable M. Blondin.

Le bill est lu pour la première fois.

BILL DE L'IMMIGRATION.

PREMIERE LECTURE.

Un message est reçu de la Chambre des Communes avec le bill 38, "Loi modifiant la Loi de l'immigration". — L'honorable sir James Lougheed.

Le bill est lu pour la première fois.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill.

Il dit : Honorables messieurs, ce bill est très court. Il pourvoit au transport gratuit

des fonctionnaires de l'immigration. Il amende le chapitre 27 comme suit:

Les compagnies de transport doivent transporter gratuitement les fonctionnaires d'immigration, quand cela peut être nécessaire pour l'accomplissement de leurs fonctions officielles, selon que prescrit par le ministre.

L'honorable M. BOSTOCK: Le Gouvernement n'a-t-il pas actuellement le pouvoir de conclure ces arrangements? Quelle est la raison ou la nécessité de ce bill?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: J'imagine que c'est afin de conférer au Gouvernement l'autorité que la clause stipule. Le Gouvernement n'a apparemment pas le pouvoir nécessaire.

L'honorable M. BOSTOCK: Est-ce à cause de la disposition qui a été mise dans la Loi des chemins de fer au cours de la session dernière?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne saurais le dire.

L'honorable M. BOYER: C'est la raison qui a été donnée à l'autre Chambre—que la loi des chemins de fer supprime tous les permis de circulation. Le transport de ces fonctionnaires d'un endroit à un autre coûte assez cher au Gouvernement; c'est pour cela que le Gouvernement a décidé d'autoriser les chemins de fer à donner des permis de circulation à ces fonctionnaires.

L'honorable M. McSWEENEY: Ce n'est que pour les employés, n'est-ce pas?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, c'est pour les fonctionnaires du département de l'Immigration.

L'honorable M. BOYER: Il faudra que je me joigne au Gouvernement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est pour ces fonctionnaires et pour l'accomplissement de leurs charges officielles.

La motion est agréée et le bill est lu pour la deuxième fois.

ETUDE EN COMITE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier ce bill. L'honorable M. Bradbury a la présidence.

Article 1er—Transport gratuit des fonctionnaires de l'immigration.

L'honorable M. BOSTOCK: Qui autorise ce transport?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le ministre.

L'honorable M. BOSTOCK: L'autorisation doit en tout cas venir de lui?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, directement.

L'honorable M. ROCHE: La rédaction de cette clause me paraît plutôt élastique: "relativement à leurs fonctions officielles". Ils peuvent amener leur famille avec eux. Ne serait-il pas mieux de dire "pour accomplir leurs fonctions"?

L'honorable M. DANDURAND: Rien, dans cette clause, ne peut protéger le public contre les abus considérables qui se commettent dans l'exercice de ce pouvoir. Nous nous sommes toujours efforcés de réduire le plus possible l'octroi de ces permis de circulation gratuite. Nous voilà en train de nationaliser les chemins de fer et nous devrions prendre garde de ne pas adopter de loi qui autorise le transport des voyageurs au détriment du trésor public. On pourra dire, naturellement, dans ce cas-ci, que l'affaire doit revenir au même puisque le Gouvernement devra payer les frais de voyage de ses fonctionnaires de l'immigration. J'espère que, dans l'administration de cette loi, les faux prétextes ne seront pas acceptés, mais que les permis ne seront strictement accordés qu'aux fonctionnaires de l'immigration accomplissant leurs charges officielles.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est en termes exprès.

L'honorable M. BOYER: Et les officiers de douane? Nous les rencontrons sur les trains venant de New-York lorsque nous arrivons à la frontière canadienne. Paient-ils leur voyage, ou voyagent-ils gratuitement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les fonctionnaires auxquels mon honorable ami fait allusion sont probablement des fonctionnaires de l'immigration, qui vont et viennent sur ces trains, particulièrement sur les trains qui passent la frontière. Plusieurs de ces fonctionnaires se trouvent sur le territoire américain afin d'interroger les personnes qui se dirigent vers le Canada. Ces fonctionnaires montent à toute heure à bord des trains, et je suppose que c'est cette raison qui rend opportune l'adoption du présent amendement à la loi.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne suis pas disposé à proposer un amendement à ce bill; mais j'attirerai l'attention de mon honorable ami sur l'opportunité de songer à l'adoption d'une très simple dispo-

sition stipulant que le ministre et aussi la direction de ces chemins de fer nationaux du Canada devront, au début de chaque session, soumettre aux deux Chambres une liste des personnes à qui des permis de circulation gratuite ont été accordés durant l'année. Si cela était fait, nous posséderions un contrôle aussi intéressant qu'efficaces sur les demandes, faites, durant l'année, de voyager gratuitement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ferai remarquer à mon honorable ami que la législation que le Gouvernement a fait adopter au cours de la dernière session donnera lieu à une augmentation de plusieurs millions dans le revenu des divers chemins de fer du Canada, du fait de la suppression des permis de voyager gratuitement.

L'article 1er est adopté.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

TELEGRAMME DE C. KELLY DICKINSON.

Avant de passer à l'ordre du jour:

L'honorable M. McSWEENEY: Comme question de privilège, je voudrais demander à Son Honneur le président s'il a reçu, d'un nommé Kelly Dickinson le télégramme que je vais lire.

Ce siècle est celui du Canada. Veuillez vous presser et rappelez-vous que le castor ne souffre aucun retard.

(Signé): C. Kelly Dickinson.

L'honorable M. MURPHY: Cela doit être au Nouveau-Brunswick.

L'honorable M. McSWEENEY: Je désire savoir si Son Honneur le président a reçu ce télégramme.

Le PRESIDENT: Je puis dire que je ne me souviens pas d'avoir reçu pareil télégramme.

L'honorable M. BRADBURY: Quelle en est la clef?

L'honorable M. TESSIER: Quelle réponse a-t-il reçue?

LA PROCHAINE SESSION DU PARLEMENT.

DATE DE LA CONVOCATION.

Avant de passer à l'ordre du jour:

L'honorable M. TURRIFF: Je désire suggérer à l'honorable leader de cette Chambre que la prochaine session du Parlement soit, si possible, convoquée pour janvier, ou

L'hon. M. DANDURAND.

au plus tard pour le commencement de février, afin que nous ayons tout le temps voulu pour terminer nos travaux parlementaires avant le retour des chaleurs. Nous savons tous combien il est désagréable de siéger ici en juin et en juillet. Il m'a toujours semblé que le Gouvernement, celui-ci comme les précédents, aurait pu, sans qu'il en coûtât trop, convoquer la session pour janvier aussi bien que pour mars. J'adresse cette suggestion à mon honorable ami.

L'honorable M. BOYER: Vous pourriez aussi suggérer que la prochaine session soit courte.

L'honorable M. SMITH: Et qu'il y en ait deux.

REDACTION DES BILLS.

NOMINATION D'UN COMITE SPECIAL.

Avant de passer à l'ordre du jour:

L'honorable M. BELCOURT: La prorogation devant avoir lieu très prochainement, je désire attirer l'attention des honorables sénateurs sur une question qui a déjà été discutée une ou deux fois dans le cours de cette session et qui devrait être réglée maintenant. Plusieurs sénateurs ont, à différentes reprises, exprimé la difficulté qu'ils éprouvent à comprendre les modifications proposées aux lois, parce que ces amendements ne sont pas imprimés avec les articles de la loi affectés par ces amendements. Mon honorable ami (l'honorable sir James Lougheed) a, en maintes occasions, reconnu l'opportunité de chercher quelque moyen de contourner cette difficulté. Il nous a dit, au cours de cette session, qu'il n'avait pas pu atteindre le but que nous visons tous, et il a exprimé le vœu que quelques démarches soient tentées, avant la prorogation, pour obtenir ce résultat.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ne serait-il pas à propos de procéder au moyen d'un petit comité mixte des deux Chambres? Comme la plupart des bills sont d'abord présentés à la Chambre des Communes, un comité mixte pourrait sans doute obtenir la coopération des conseils parlementaires des deux Chambres.

Le PRESIDENT: Je crois savoir que le greffier en loi des Communes et celui du Sénat ont été consultés sur cette question, et ils ont promis d'étudier une méthode qui pourrait être suivie à la prochaine session.

L'honorable M. BELCOURT: J'agréé volontiers la suggestion de mon honorable ami.

L'honorable M. BEIQUE: Selon la suggestion de mon honorable ami, je comprends que la clause à amender serait imprimée tout au long, avec l'amendement imprimé en caractères italiques. Cette méthode a été suivie à la législature de Québec, et elle a donné une entière satisfaction. Je crois que le mieux serait de nommer immédiatement le comité qui a été suggéré, afin qu'il puisse conférer sans retard avec les membres de la Chambre des Communes.

L'honorable M. BELCOURT: Je propose:

Qu'un comité spécial du Sénat, composé de l'honorable sir James Lougheed et des honorables messieurs Bostock, Ross (Middleton), et Belcourt, soit institué pour s'entendre avec les honorables membres de la Chambre des Communes afin de voir à ce que tous les bills qui modifieront les lois du Parlement contiennent dans le texte anglais et dans le texte français lors de leur première lecture le texte de l'article ou des articles qui seront modifiés, imprimés en entier en caractères italiques.

L'honorable M. DANDURAND: A moins que ce comité ne fasse rapport d'ici à une douzaine d'heures, je crains que nous n'ayons à reprendre toute cette question à la session prochaine. Je ne vois pas comment nous pouvons obtenir la nomination d'un comité de l'autre Chambre.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le conseil parlementaire, M. Gisborne, avec qui j'ai discuté cette question durant la session actuelle, est très favorable à l'adoption d'une méthode répondant au désir qui vient d'être exprimé.

L'honorable M. BOSTOCK: Je présume que mon honorable ami attirera l'attention du conseil parlementaire sur cette question.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je n'y manquerai pas.

La motion est agréée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à trois heures, cet après-midi.

DEUXIEME SEANCE.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, sous la présidence de l'honorable Joseph Bolduc.

Affaires de routine.

BILL DU RETABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

ETUDE EN COMITE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed le Sénat se forme en comité pour étudier le bill 10, "Loi modifiant la Loi du ministère du rétablissement des soldats

dans la vie civile". L'honorable M. Bradbury à la présidence.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Honorables messieurs, le bill qui est soumis au comité contient certains amendements que je demanderai au président de vouloir bien lire lorsque nous y serons arrivés. Ces amendements sont faits à la suggestion de la Chambre des Communes. Lorsque le bill fut discuté, hier, on fit entendre à l'honorable M. Calder, le parrain du bill, que ces amendements devraient être proposés par le Sénat, et nous allons conséquemment le faire.

Article 1, nouvelle clause 5, paragraphe 1—le ministre doit avoir la direction du rétablissement dans la vie civile:

L'honorable M. BOSTOCK: Augmentez-vous les attributions du département auquel mon honorable ami préside? Lui mettons-nous plus de besogne sur les épaules? J'ai toujours été sous l'impression que mon honorable ami avait déjà beaucoup de travail à faire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cet article donne simplement effet aux arrêtés ministériels en vertu desquels le département fonctionne aujourd'hui. Il ne confère pas de nouveaux pouvoirs, ou une nouvelle autorité, si ce n'est, sous une autre forme, ce que comporte la recommandation du comité spécial de la Chambre des Communes, laquelle a été pratiquement acceptée par la Chambre des Communes, relativement à la nomination de fonctionnaires temporaires indépendamment de la Loi du Service civil.

Le paragraphe 1 du nouvel article 5 est agréé.

Sur l'alinéa b du paragraphe 2 du nouvel article 5—personnel technique et spécial temporaire:

L'honorable PRESIDENT: Il y a amendement:

Ajouter au paragraphe 2 (b) du nouvel article 5, ce qui suit:

Toutefois, les règles et règlements susdits doivent renfermer les dispositions voulues pour faire certifier successivement, ainsi qu'il est requis, ces nominations par la Commission du service civil.

L'honorable M. BOSTOCK: En quoi cet amendement est-il nécessaire? Le département doit être sous le contrôle de la Commission du Service civil, comme il l'est aujourd'hui, n'est-ce pas?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il l'est, dans un sens; mais la Commission du

Service civil, reconnaissant la nature de ce département qui doit régler les affaires imprévues, a jusqu'à présent permis à ce département de faire, dans la pratique, ses propres nominations, qui ne sont d'ailleurs que temporaires, et la Commission les ratifie après coup lorsque la chose est nécessaire. Mais il est désirable que cette pratique soit autorisée expressément dans la loi, afin de soustraire la Commission du Service civil à la responsabilité qui lui incombe, et afin d'autoriser le ministère à faire des nominations immédiates lorsque ces nominations sont urgentes.

L'amendement est adopté, et l'alinéa b du paragraphe 2 du nouvel article 5 tel qu'amendé, est adopté.

Les alinéas c, d, e, f et g du paragraphe 2, nouvel article 5 — sont adoptés.

Sur l'alinéa h du paragraphe 2, nouvel article 5 — amendé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je propose que le paragraphe suivant soit substitué au paragraphe 2 (h) du nouvel article 5:

L'imposition de peines n'excédant en aucun cas une amende de deux cents dollars, ou un emprisonnement de trois mois au maximum, pouvant être mises à exécution après déclaration sommaire de culpabilité pour contravention à une prescription de semblable règlement

L'amendement est adopté.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il est désirable d'insérer ce qui suit comme alinéa i:

(i) Tous règlements établis sous l'empire de la présente loi et approuvés par le Gouverneur en conseil doivent être déposés devant le Parlement, si le Parlement est à tenir une session, dans les quinze jours qui suivent leur établissement, ou, si le Parlement est prorogé, dans les quinze jours qui suivent l'ouverture de la session.

L'amendement est adopté.

Le paragraphe 2 du nouvel article 5, tel qu'amendé est adopté.

Le paragraphe 3 du nouvel article 5 est adopté.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill tel qu'amendé.

TROISIEME LECTURE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le bill, tel qu'amendé, est lu pour la troisième fois et adopté.

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

BILL RELATIF AUX TRAITEMENTS DE CERTAINS DIRECTEURS ET DIRECTEURS ADJOINTS DE LA POSTE.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. BLONDIN propose la deuxième lecture du bill 31, "Loi modifiant la Loi du Service civil, 1918, relativement aux traitements de certains directeurs et directeurs adjoints de la poste".

Il dit: Honorables messieurs, l'objet de ce bill est de pourvoir au maintien de la politique que nous avons suivie depuis qu'a été adoptée la loi du revenu spécial de la guerre. Il doit avoir pour effet d'empêcher les directeurs et adjoints de la poste des villes de tirer leurs salaires à même les revenus provenant des timbres de la taxe de guerre. La liste du Service civil montre comment il est pourvu au paiement des directeurs et adjoints de la poste dans les villes. La politique que j'ai mentionnée a été, jusqu'à présent, suivie en vertu de la loi des mesures de guerre, mais, depuis que la guerre est terminée, il est nécessaire de soumettre ces dispositions à la Chambre afin que cette ligne de conduite soit continuée.

L'honorable M. BOSTOCK: L'honorable ministre peut-il nous donner l'idée de la quantité de ces timbres qui ont été vendus dans les bureaux de poste? Les préposés aux postes n'ont-ils jamais réclamé de commission pour la vente de ces timbres?

L'honorable M. BLONDIN: Nous n'avons pas de rapport exact de la quantité de timbres de guerre qui ont été vendus. Les honorables sénateurs comprendront facilement qu'il est difficile d'établir quelle proportion de ces timbres a servi au port des lettres et quelle proportion a servi à l'acquittement de la taxe de guerre. Nous pouvons cependant faire une supputation assez exacte. On estime qu'environ un tiers, ou 28 p. 100 du revenu des postes, provient de cette taxe.

L'honorable M. McSWEENEY: Payez-vous une commission aux employés des postes, ou un supplément de salaire, pour la vente de ces timbres?

L'honorable M. BLONDIN: Le salaire des directeurs de la poste, dans les villes, est fixé par la loi du Service civil, sur la valeur des timbres qu'ils vendent. Ce salaire varie entre \$1,400 et \$4,000. Je vais donner au Sénat les chiffres établissant le revenu sur lequel les salaires sont établis:

Revenu.	Salaire.
\$ 20,000 à \$ 40,000	\$2,000
40,000 à 60,000	2,200
60,000 à 80,000	2,400
80,000 à 100,000	2,800
100,000 à 150,000	3,200
150,000 à 200,000	3,500
200,000 à 250,000	3,750
Au delà de \$250,000	4,000

Les salaires des directeurs adjoints vont de \$1,400 à \$2,800.

L'honorable M. FOWLER: Le Gouvernement paie-t-il le salaire de l'adjoint dans un bureau de poste de ville, ou le directeur principal paie-t-il de sa poche ce salaire à son adjoint?

L'honorable M. BLONDIN: Nous avons deux sortes de bureaux de poste. Nous avons les bureaux de revenu, où le directeur touche tout le revenu et paie ses employés . . .

L'honorable M. FOWLER: Tout le revenu? .

L'honorable H. BLONDIN: Un pourcentage. Ils sont sur un pied différent des autres bureaux et ne sont point assujétis à la Loi du Service civil, mais aux règlements du département. Ce sont les directeurs des bureaux ruraux.

L'honorable M. FOWLER: Mais dans les villes d'une population, disons de 2,500 à 3,000 âmes, comment ces directeurs de la poste sont-ils salariés?

L'honorable M. BLONDIN: Les employés sont payés par le département.

L'honorable M. FOWLER: Payés par le département et engagés par le département?

L'honorable M. BLONDIN: Il y a deux classes de directeurs de poste. Dans les villes, le directeur de la poste n'a rien à voir au salaire des subalternes. Ceux-ci sont attachés au Service civil. Dans un bureau de poste de revenu, comme à la campagne, le directeur touche un certain pourcentage des revenus et doit payer lui-même ses adjoints.

L'honorable M. FOWLER: Il les nomme lui-même?

L'honorable M. BLONDIN: Oui.

L'honorable M. MURPHY: Je désire savoir du ministre des Postes comment il détermine la proportion des timbres qui servent à défrayer la taxe de guerre, parmi le total des timbres vendus dans un bureau de ville. Quand je vais au guichet d'un bureau de poste et que j'y achète 500 timbres, comment le département peut-il se rendre compte de l'usage que je dois en faire?

L'honorable M. BLONDIN: Le calcul est effectué non pas sur la quantité des timbres vendus, mais par le nombre de lettres passant par le bureau de poste. Le résultat de ce calcul ne saurait être absolument exact, mais il donne une idée assez précise de la proportion à établir.

L'honorable M. TODD: Je désire tirer l'attention de l'honorable ministre des Postes sur un cas qui s'est produit dans mon comté et qui frise le ridicule. Un directeur de bureau de poste doit employer un assistant, et le salaire qu'il reçoit, pour se payer lui-même et pour payer son assistant, est d'à peu près \$1,000 par année, tandis que le concierge d'un immeuble public, en vertu de la nouvelle classification, reçoit plus de \$1,000 par année, avec le loyer, le chauffage et l'eau.

L'honorable M. MURPHY: Je fais la même protestation contre un état de choses analogue qui existe dans ma ville. Le directeur du bureau de poste doit attendre les courriers jusqu'à une heure ou deux heures de la nuit, et il doit encore être à son bureau à cinq heures du matin pour expédier ses propres malles. Il reçoit, pour cette besogne \$1,100 par année. Il n'a pas le temps de dormir. Le concierge qui a soin des immeubles publics touche un salaire égal et n'a pas de logement à payer, cependant qu'il est très confortablement logé.

Je désire signaler un autre cas. Dans un bureau de poste dont le revenu est d'environ \$5,000 par année, deux assistants touchent chacun \$500. De sorte qu'il reste \$4,000 au directeur. Cependant le directeur de la poste de Charlottetown ne reçoit qu'un salaire de \$2,000 par année. Il y a, dans le service des postes, bien des angles qui devraient être adoucis.

L'honorable M. FOWLER: Il me semble que l'une des difficultés que l'on a touchées du doigt vient de ce que des édifices publics ont été érigés dans de petits villages.

L'honorable M. TODD: Les honorables sénateurs de Montréal ou de Toronto peuvent appeler ma ville un petit village, mais je proteste d'entendre mon honorable ami de Sussex faire cette comparaison.

L'honorable M. MURPHY: Le badinage de mon honorable ami me laisse indifférent. Je prétends qu'il est ridicule qu'un homme reçoive \$1,100 par année pour travailler vingt-quatre heures par jour avec obligation de s'engager un assistant.

L'honorable M. McSWEENEY: S'il travaille vingt-quatre heures par jour, qu'est-ce que fait son assistant?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il dort sans doute pour le patron.

L'honorable M. MURPHY: Dans le cas dont je m'occupe, l'assistant est une femme, et cette femme garde, durant le jour, le bureau de poste pendant que le directeur se repose. Il n'y a pas là de quoi rire, honorables messieurs. Le ministre des Postes devrait avoir le pouvoir qu'il faut pour mettre bon ordre à des anomalies pareilles.

L'honorable M. FOWLER: En ce temps de démocratie que je pourrais qualifier flamboyante, je ne vois rien d'anormal à ce qu'un concierge reçoive un salaire égal à celui d'un directeur de poste. Tous deux doivent vivre, et celui-ci a, autant que celui-là, droit aux douceurs que se paie son voisin.

L'honorable M. MURPHY: Le concierge n'a cependant pas d'assistant à engager.

L'honorable M. TODD: J'ai soumis au sous-ministre le cas que j'ai mentionné, et je lui ai fait remarquer que ce directeur de bureau de poste doit se tenir à son bureau depuis six heures du matin jusqu'à huit heures du soir. On m'a répondu que le département y verrait sérieusement. Quelque temps après je reçus une lettre qui m'apprit que le département avait accordé au directeur de ce bureau de poste une augmentation de trente dollars par année, pour travail supplémentaire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cela représente \$2.50 par mois — et vous n'êtes pas satisfait.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

ETUDE EN COMITE.

Sur proposition de l'honorable M. Blondin, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill. L'honorable W. B. Ross à la présidence.

Article 1er — le revenu des timbres de guerre ne doit pas être compris dans les perceptions de frais de port, pour déterminer les traitements des directeurs et adjoints de la poste urbaine.

L'honorable M. BOSTOCK: Les directeurs de bureaux de poste touchent-ils quelque commission ou remise sur la vente des timbres de guerre?

L'honorable M. BLONDIN: Aucune.

L'honorable M. POIRIER: Ce bill aura-t-il pour effet de réduire quelques traitements?

L'hon. M. McSWEENEY.

L'honorable M. BLONDIN: Non. Ce bill ne doit affecter le salaire d'aucun directeur de bureau de poste.

L'article 1er est adopté.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE.

Sur proposition de l'honorable M. Blondin, le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL DU SERVICE CIVIL.

ETUDE EN COMITE.

L'ordre du jour appelle la troisième lecture du bill 18, "Loi modifiant la Loi du Service civil, 1918".

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je propose:

Que le bill ne soit pas lu maintenant pour la troisième fois, mais qu'il soit référé à un comité de toute la Chambre.

Certains amendements recommandés par le comité spécial doivent être incorporés dans le bill.

La motion est adoptée, et le Sénat se forme en comité pour étudier ce bill. L'honorable M. Blain à la présidence.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: A la fin du paragraphe 3 de l'article 5, il est nécessaire d'ajouter ce qui suit:

Ou à tout autre emploi pour lequel il remplit les conditions voulues.

Puis, à la page 3, les mots suivants sont biffés de l'article 7:

... par l'insertion du mot "l'organisation" après les mots "se rapporte", à la première ligne dudit article.

L'honorable M. POWER: Les amendements dont s'occupe en ce moment mon honorable ami ont fait l'objet du rapport du comité, et ce rapport a été adopté par le Sénat.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, mais ces amendements doivent être mis dans le bill.

L'honorable M. POWER: Le Sénat a ratifié ces amendements.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: C'est ce que nous faisons en ce moment. Il y a un autre amendement:

Page 4, lignes 26 et 27, supprimer les mots "Gouverneur en conseil n'en a pas ordonné autrement", et substituer les mots "Parlement n'a pas adopté de loi à l'effet contraire".

Les amendements sont ratifiés.

Article 9 — nouvel article 38a — examens.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je prie les honorables sénateurs de revenir à la page 4, article 9. A la fin du nouvel article 38a les mots suivants devraient être ajoutés:

Et nulle disposition de la présente loi n'affectera les pouvoirs du Gouverneur en conseil relatifs à la nomination d'un commissaire ou d'un autre membre d'une commission royale ou autre commission, ou d'un conseil, non plus que les pouvoirs du Gouverneur en conseil relatifs à la nomination d'un sous-ministre.

On a attiré mon attention sur le fait que l'ancienne loi a eu pour effet de révoquer le pouvoir qu'avait le Gouverneur en conseil de nommer un sous-ministre.

L'honorable M. FOWLER: Le bill ne contient-il pas une réserve quelque part?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La classification porte une réserve, mais il est nécessaire que cette réserve se trouve aussi dans le bill.

L'amendement est agréé.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Au nouvel article 45, page 6, je propose que le paragraphe 2 de cet article soit amendé comme suit:

Après le mot "mérite", à la première ligne du deuxième paragraphe, insérer les mots "sur la recommandation du sous-ministre et", de sorte que ce deuxième paragraphe se lise comme suit: "La commission doit faire la promotion d'après le mérite, sur la recommandation du sous-ministre et après l'examen qu'elle peut prescrire par règlement".

Il n'y a pas moyen d'effectuer les promotions si ce n'est par quelqu'un du département. Les commissaires eux-mêmes ne peuvent avoir aucune connaissance personnelle des raisons justifiant telle promotion. La promotion doit être proposée par quelqu'un, et cette proposition, ou cette recommandation viendra alors du sous-ministre.

L'honorable M. FOWLER: Ne suffirait-il pas d'une vacance pour donner lieu à une promotion? Il ne saurait y avoir de promotion sans vacance.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oh oui!

L'honorable M. FOWLER: Sans vacance se produisant par la mort, ou par la mise à la retraite du titulaire de l'emploi, ou par la création d'un nouvel emploi d'après la classification?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cependant la promotion n'est pas effectuée automatiquement.

L'honorable M. FOWLER: Non; mais les fonctionnaires qui ambitionnent cette promotion ne déploieront-ils pas assez d'activité, du moment qu'ils verront une ouverture leur donnant une chance de promotion, pour faire en sorte que cette promotion soit faite?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il se peut que cette vacance ne doit pas être remplie. Il se peut qu'il n'y ait rien à faire dans ce cas. Mais je ne crois pas déraisonnable que le sous-ministre, qui est le sous-chef du département, dise à la Commission du Service civil: "Il est désirable de faire ceci ou cela." La Commission peut alors exercer son autorité et son jugement sur ce qu'elle doit faire, ou ne pas faire.

L'honorable M. FOWLER: Nous avons longuement discuté ce point au comité.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Puis-je demander à M. Gisborne de pénétrer dans l'enceinte du Sénat?

L'honorable M. FOWLER: Nous avons très longuement discuté ce point en comité, et l'opinion a été générale (je crois exprimer l'avis du comité) qu'il n'y avait pas lieu de faire intervenir le sous-ministre lorsqu'une vacance se produit du fait de la classification, ou par le décès ou le renvoi du titulaire actuel de la position. La vacance est parfaitement connue des fonctionnaires qui briguent cette promotion. Voici où le sous-ministre intervient. D'après la nouvelle loi, le sous-ministre est censé tenir un registre concernant l'efficacité de chacun de ses employés, et l'examen que tient la Commission du Service civil porte sur une épreuve technique et sur ce rapport d'efficacité que contrôle le sous-ministre. Autrement, il pourrait y avoir du favoritisme de la part des sous-ministres, qui ne sont après tout que des hommes. Les humains sont enclins à favoriser, et à ce compte-là ce n'est pas toujours le plus capable qui l'emportera. Mais le sous-ministre tient des registres d'efficacité, et si ces registres sont exactement tenus, comme il est à présumer qu'ils le sont, aucune injustice se sera commise, parce que la Commission n'a aucun intérêt à favoriser celui-ci ou celui-là, et la nomination se fera d'après le mérite. Si le candidat a subi un bon examen et que le registre d'efficacité témoigne qu'il possède les qualifications requises, il sera nommé. Cet argument a frappé le comité, et je crois exprimer l'opinion du comité en disant que nous avons cru que le bill devait rester tel qu'il est.

L'honorable M. POWER: L'amendement proposé par l'honorable leader du Sénat est très opportun. Par bonheur, de nos jours, les sous-ministres, règle générale, ne professent aucune politique, dans notre pays. Certains d'entre eux étaient désignés comme libéraux ou conservateurs; mais, en général, les sous-ministres en ce pays se tiennent au-dessus de la politique et ne laissent pas influencer leur ligne de conduite par leurs anciennes relations politiques.

L'honorable M. FOWLER: Il n'est aucunement question de politique.

L'honorable M. POWER: Le sous-ministre est censé connaître parfaitement le travail de ses subordonnés. La Commission du Service civil ne saurait connaître aussi bien les mérites de ses subordonnés dans les différents services, et je crois qu'en cela le bill, tel qu'il nous a été d'abord présenté, était défectueux, parce qu'il ne pourvoyait aucunement au contrôle que le sous-ministre peut exercer. Lorsqu'une vacance se produit dans un département, le sous-ministre me paraît le mieux qualifié pour désigner lequel de ses subordonnés doit être promu. L'amendement proposé doit avoir un bon effet. Nous ne devrions point méconnaître les sous-ministres qui constituent une classe importante et méritante du service civil.

L'honorable M. FOWLER: Je n'avais aucune arrière-pensée politique, et je ne crois pas davantage que la politique influence les sous-ministres. Mais il y a d'autres formes du favoritisme. Il se peut qu'un employé, attentif à plaire à son chef, ait gagné son amitié, tandis qu'un autre se soit tenu à distance, cependant que son travail et ses mérites soient supérieurs. En sorte que, une promotion devant se faire, l'obséquieux personnage décrocha la timbale, qu'il la mérite ou non. Je ne puis comprendre en quoi peut être amélioré le mode de promotion que prescrit cet article.

Le traitement que les commissaires du Service civil reçoivent est heureusement, aujourd'hui, suffisant pour tenter des hommes capables, et ce sont des hommes capables que nous avons dans le poste de commissaire du Service civil. Ils ont accompli leur besogne d'une façon parfaite et à mon avis, ils méritent les remerciements de cette Chambre et du pays, pour la façon dont ils ont accompli une tâche très difficile. Ils se trouvaient chargés de l'énorme tâche de faire une nouvelle classification, en quoi ils furent sans doute assistés par des organisateurs experts du pays voisin. Si nous

L'hon. M. FOWLER.

voulons réussir à organiser efficacement le service civil en ce pays, nous ne devons pas seulement abolir le patronage parmi les membres du Parlement et du Gouvernement, mais nous devons tuer un patronage d'espèce plus pernicieuse — celui qui peut être exercé par un sous-ministre, ou par un chef de division, qui n'a pas de responsabilité comme en a un membre du Parlement. Si nous voulons abolir tout patronage, nous devons mettre la Commission du Service civil en état de montrer que le système que nous avons adopté est le meilleur système possible. Nous devons éliminer tout risque de favoritisme dans les recommandations de nomination. La classification est maintenant entre les mains de la Commission du Service civil, et par une méthode connue sous le nom de méthode Jamison (parce que, si je ne me trompe, c'est l'un des commissaires, M. Jamison, qui a établi cette méthode) il est pourvu à un moyen, comme vous le verrez à l'article 44 du bill, de remédier à toutes les anomalies qui existent actuellement dans la classification. C'est un tribunal d'enquête, présidé par un des commissaires. Le Service civil et les sous-ministres ont chacun un représentant dans ce tribunal. Chacun pourra ainsi être traité justement. Ce tribunal d'enquête pourvoit précisément à ce qui inquiétait les sous-ministres, dans le cas de nomination d'experts techniques. Je comprends qu'un amendement doit être proposé à ce sujet. Dans le cas d'experts techniques, le tribunal d'enquête s'adjoindra un membre expert lui-même en la matière se rapportant à l'emploi à remplir.

Le président de notre comité est présent et pourra dire si je suis exact ou non. Je crois que le comité a été d'avis que l'article devait être maintenu, parce qu'autrement pourrait être affecté le principe général sur lequel est établi tout entier le système de charger la Commission du Service civil du contrôle des nominations dans le service du Gouvernement.

L'honorable M. MURPHY: Je souscris à la déclaration de l'honorable sénateur de Sussex (l'honorable M. Fowler), que le comité a étudié à fond ce point particulier. Nous avons discuté ce point environ une demi-heure et, après une longue enquête, nous en sommes venus à la conclusion, pratiquement unanime, que cette disposition devait rester en son état actuel. Les sous-ministres qui se présentèrent devant le comité avancèrent de fortes objections; cependant, nous décidâmes, pour les raisons don-

mées par l'honorable sénateur de Sussex, qu'il serait pernicieux de reculer et de remettre le contrôle des nominations aux sous-ministres, de remettre les choses en leur ancien état. Quiconque a fréquenté les couloirs des départements, en ces sept ou huit dernières années, savent l'état de choses qu'ont produit les recommandations des sous-ministres, surtout lorsqu'ils avaient, pour ainsi dire, absolu pouvoir de faire des nominations; et c'est précisément pour mettre fin à cet état de choses que cette classification a été préparée. Comme on l'a dit, il existe maintenant un tribunal de révision, et quiconque se croit lésé peut soumettre son cas à ce tribunal. Le sous-ministre lui-même peut en appeler à ce tribunal où toutes les parties sont représentées. Si nous devons rendre et tenir la Commission du service civil indépendante, c'est à elle de décider ce qu'il convient de faire selon les circonstances.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je n'ai pas eu le loisir d'être présent au comité pendant qu'il discutait ce point particulier. Si le comité a étudié le point comme mon honorable ami (l'honorable M. Fowler) a déclaré qu'il l'avait étudié, nous ne désirons pas intervenir dans la partie du rapport du comité qui touche à ce point. Je puis dire que des fonctionnaires du Gouvernement ont attiré mon attention sur ce point, et je me suis engagé à en saisir le Sénat.

L'honorable M. BOSTOCK: Avant que l'honorable leader de la Chambre prenne cette attitude, je désire déclarer que plus d'une opinion s'est exprimée au comité sur ce point particulier. Le comité a discuté ce point, et à ce sujet nous avons entendu deux sous-ministres. Personnellement, je crois que le sous-ministre devrait avoir un mot à dire dans les promotions. Comme chef de département, il est responsable de l'administration de son département; et je ne vois pas comment il peut tenir son département en plein travail et lui faire donner tout le rendement possible s'il ne lui est pas permis de dire quel employé doit être promu, du moment que l'employé qu'il recommande possède les qualifications requises par la Commission du Service civil. A mon avis ce paragraphe particulier enlève trop de contrôle au sous-ministre et en donne trop à la Commission du Service civil qui, en tant que je puisse m'en rendre compte, ne peut connaître personnellement la besogne du département, comme le sous-ministre doit la connaître. Le sous-ministre des Finances a déclaré au comité qu'il est à craindre

que cette disposition lui suscite beaucoup de difficultés à diriger ses employés. Nous avons également entendu le sous-ministre de la Justice, qui nous a formulé certaines objections à cette clause. Il me semble que le comité ressentait fortement qu'il n'était pas sage de laisser adopter cette clause en sa forme actuelle, bien que je ne sache pas qu'un amendement ait été proposé en comité.

Le danger que ce bill présente à mes yeux, c'est que, dans notre ambition d'abolir le patronage, nous allions trop loin. Et nous pourrions bien nous réveiller un beau matin pour nous apercevoir que nous avons donné trop de pouvoirs à la Commission du Service civil. Un honorable sénateur a dit qu'il était à craindre que le patronage fût exercé par les sous-ministres. Mais le sous-ministre est responsable au ministre, et le ministre est lui-même responsable au Parlement et au pays. D'autre part nous nommons les commissaires du Service civil pour dix années et ils ne peuvent être renvoyés qu'au moyen d'une adresse des deux Chambres du Parlement.

L'amendement du leader du gouvernement me paraît très désirable, si les ministres et leurs sous-ministres doivent exercer un contrôle utile sur leur département. Et je crois aussi que nous risquons fort d'aller trop loin pour satisfaire à ce désir d'abolir le patronage. Nous sautons à l'autre extrême, et si le bill est adopté tel quel, nous avons toute chance de voir ce bill nous revenir pour être amendé plus tard.

L'honorable M. ROSS: Je souscris aux remarques du leader de l'opposition. Il me semble absolument impossible que la Commission du Service civil fasse des promotions dans les ministères, en ignorant totalement le chef du département.

L'honorable M. FOWLER: La Commission n'ignore pas les sous-ministres.

L'honorable M. ROSS: Pourquoi, dans ce cas, ne pas inclure par les mots "sur la recommandation du sous-ministre"?

L'honorable M. FOWLER: C'est tout différent. Il y a une grosse distinction entre les deux questions.

L'honorable M. ROSS: La Commission du Service civil dirige l'examen. Conséquemment, la promotion, dans un département, peut être effectuée contre le vœu et l'intérêt de l'homme qui est chargé de l'administration de ce département.

L'honorable M. MURPHY: Nous voulons tuer le népotisme.

L'honorable M. ROSS: La Commission le tuerait. Le sous-ministre pourrait dire que trois employés méritent d'être promus.

L'honorable M. FOWLER: Cela n'est pas une recommandation.

L'honorable M. ROSS: Il peut aussi bien en recommander trois qu'un seul.

L'honorable M. FOWLER: Leur aptitude à la promotion est établie par les registres d'efficacité.

L'honorable M. ROSS: Le sous-ministre peut dire qu'un homme est efficace, et cependant ne pas le recommander. Il peut recommander un employé, et il peut en recommander dix.

L'honorable M. FOWLER: Le dossier d'un employé vaut mieux que la recommandation d'un sous-ministre, ou de n'importe qui.

L'honorable M. ROSS: Mais comment y arriverez-vous? Il vous faudra vous adresser au chef du département.

L'honorable M. FOWLER: Par les registres.

L'honorable M. ROSS: Vous aurez à tenir une enquête de coroner sur un tas de paperasses.

L'honorable M. FOWLER: L'enquête du coroner est souvent opportune.

L'honorable M. WILLOUGHBY: Le Sénat a approuvé le rapport du comité qui laissait cependant l'article en son état. Le comité a entendu différentes déclarations à ce sujet. Deux distingués sous-ministres se sont présentés devant le comité, et j'incline à croire que le comité aurait été disposé à donner à ces sous-ministres le pouvoir de faire leurs recommandations. Il me semble, cependant, que ces sous-ministres ont fait porter leurs observations sur le cas des fonctionnaires techniques. La Commission, aux termes d'une convention à laquelle la loi ne touche pas, a établi une méthode pour choisir des experts, et je crois que cette méthode devrait être effective. Chacun sait en quoi elle doit consister, et je n'ai pas besoin d'en parler davantage.

Je partage l'avis de mon honorable ami de Sussex (l'honorable M. Fowler) que, si nous devons nous assujettir à cette loi du Service civil et si nous en acceptons le principe fondamental, l'amendement proposé est essentiellement contraire à ce principe. Lorsque nous nous serons rendu compte que la loi ne donne pas de résultats satisfaisants, nous pourrions revenir à l'ancien système des recommandations de la part des

L'hon. M. MURPHY.

sous-ministres. En tout cas, cette méthode me paraît digne d'être mise à l'épreuve. Le sous-ministre doit faire rapport à la Commission lorsqu'une vacance se produit. La Commission prend connaissance du registre d'efficacité et tient, en outre, un examen. Si nous devons nous en tenir au principe de cette loi, je ne vois pas pourquoi nous n'adopterions pas le mode proposé par cette loi. Je ne me demande pas si ce mode est le meilleur; il me suffit de savoir que c'est le mode établi par la loi du Service civil, et mon avis est de le mettre à l'épreuve.

L'honorable M. SCHAFFNER: S'il est un article de cette loi que nous aurons étudié plus que les autres, je crois que c'est bien celui-ci. Et si la Commission du Service civil a été instituée dans un but particulier, je crois que c'est parce que l'on a pensé que ce pouvoir devait être retiré des sous-ministres. J'ai constaté que beaucoup de jalousie et d'aversion, par les divers départements, ont les causes que mon honorable ami de Sussex a touchées du doigt. Ces hommes sont exposés à avoir des préférés. Le comité est venu à la conclusion presque unanime que cette question devait être laissée entre les mains de la Commission du Service civil. Deux sous-ministres se sont présentés, et l'un d'eux nous a expliqué pour quelles raisons il devrait avoir le pouvoir de choisir ses employés. Il n'y a pas longtemps qu'un fonctionnaire occupant une très importante position a résigné parce qu'il ne lui était pas permis de choisir ses collaborateurs. Il voulait même plus que choisir ses employés techniques; il voulait avoir la haute-main sur tout son personnel, jusqu'aux sténographes, et n'avoir rien à faire avec la Commission. Dans le ministère de la Justice il peut y avoir des raisons pour s'écarter de la règle; mais s'il peut être parfois permis de s'écarter de la règle, où allez-vous tirer la ligne de démarcation entre un sous-ministre et un autre? Je serais fort désireux de voir adopter le bill tel qu'il est venu du comité. Je crois que rien d'autre ne satisfera le Service civil, et voilà, en somme, ce que nous tâchons de faire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Nous allons procéder, à moins que quelque honorable sénateur ne désire que nous votions.

L'honorable M. POWER: Nous ferions aussi bien de voter sur cet amendement. Mais je désire faire une observation. On a prétendu que le comité avait été unanime sur ce point. Nous ne sommes pas censés

rapporter ce qui se dit en comité; nous pourrions toutefois dire ceci. Pour ma part, j'étais en faveur de l'amendement proposé par le leader de la Chambre, et je crois que l'honorable sénateur qui remplissait les fonctions de président du comité, et qui a fait preuve de beaucoup de patience dans l'étude du bill, m'appuiera si j'affirme que le comité a siégé trois jours, tenant deux et même trois séances par jour, et qu'au moment où ces représentations nous ont été faites à l'égard des sous-ministres, et qui donnèrent lieu au dernier amendement qui nous ait été proposé, les membres du comité étaient fatigués et ennuyés et ne montraient aucune disposition à discuter ce point particulier — et c'est ainsi que le bill passa tel qu'il était.

L'honorable M. FOWLER: Je n'ai pas dit que le comité a été unanime. Il fut presque unanime. L'honorable sénateur d'Halifax faisait partie de ce comité. Le comité ne pouvait donc pas être unanime.

L'honorable W. B. ROSS: Afin d'obtenir l'opinion du Sénat sur cette question, je propose l'amendement suivant.

Page 6, ligne 30.—Insérer les mots "sur la recommandation du sous-ministre" après le mot "mérité".

Le comité se partage sur l'amendement: 16 pour, 16 contre.

L'honorable PRESIDENT: Je déclare l'amendement négatif, pour n'avoir pas reçu la majorité des voix.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Un autre amendement doit être apporté au bill, comme conséquence du précédent. Il semble que, par anticipation sur la classification, certaines nominations et promotions ont été effectuées; elles ont été cependant suspendues en attendant la mise en vigueur de la classification. Il est conséquemment opportun d'amender l'article 13 du bill par l'addition suivante:

Toutefois, toute personne qui a été ou qui est nommée ou promue à une position dans le service civil postérieurement au premier jour d'avril 1919, doit, à compter de cette nomination ou promotion, être payée conformément aux dispositions de ladite classification et de tout amendement apporté à cette classification en vertu des dispositions de la présente loi.

L'honorable M. BOSTOCK: Ces employés bénéficieront de la classification à compter du mois d'avril 1919?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, ceux qui ont été nommés sous le régime de la classification. Je comprends que ces nominations ont été faites sous ce

régime, et ces nominations devraient subir cet effet statutaire.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami sait-il combien de nominations ont été faites dans ces conditions?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne saurais le dire. M. Gisborne m'informe que toutes les nominations faites depuis cette date ont été faites avec l'entente qu'elles seraient couvertes par cette disposition.

L'honorable M. FOWLER: Dois-je comprendre que cette disposition assujétit ces nominations à la classification, si le bill est adopté?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'amendement est agréé.

L'honorable M. BRADBURY: Je désire proposer l'amendement suivant à la l'article 38:

Que ce qui suit soit ajouté, comme paragraphe 2 au nouvel article 38 tel qu'édicte au lieu de l'ancien article 38, par la clause 9 du bill:

"(2) Dans le cas d'un examen ayant un caractère technique, la commission doit conférer avec le chef du département ou de la division concernée et préparer de concert avec lui un sujet spécial d'examen; elle doit également le consulter lorsqu'il s'agit de faire une nomination concernant son département ou sa division".

Je crois que le chef de division devrait être consulté dans la préparation des matières d'examen que doivent subir les candidats aux positions techniques. Personne, autant que le chef de division, ne connaît les qualifications que doit posséder un aspirant pour remplir efficacement la position. En d'autres termes, je crois que l'examen devrait porter strictement sur les matières que comporte la position à remplir. J'ai maintes fois entendu dire, relativement aux matières d'examen, qu'un jeune homme frais émoulu du collège passe facilement au travers, tandis qu'un homme particulièrement compétent à remplir la position d'une façon pratique se trouve embarrassé pour subir cet examen qui ne se rapporte que fort peu aux devoirs de la charge à occuper. Nous n'avons à cœur que l'intérêt du service public; nous devons nous efforcer d'améliorer le service autant que possible, et de supprimer tout danger de favoritisme. Je suis convaincu que si les chefs de division étaient consultés dans la préparation des programmes d'examen, nous obtiendrions de meilleurs employés pour les positions d'ordre technique.

L'honorable M. FOWLER: Cet amendement se rapporte-t-il aux promotions, ou aux nominations?

L'honorable M. BRADBURY: Aux promotions et aux nominations. Je crois que dans l'un et l'autre cas, le chef de division devrait être consulté.

L'honorable M. MURPHY: Cet amendement ne touche qu'aux nominations des emplois techniques?

L'honorable M. BRADBURY: Qu'aux nominations de fonctionnaires techniques. Pour dire le vrai, je ne songeais qu'aux nominations; mais il peut être avantageux d'appliquer aussi cet amendement aux promotions.

L'honorable M. FOWLER: Non.

L'honorable M. MURPHY: Non.

L'honorable M. BRADBURY: Mon amendement ne se rapporte qu'aux nominations. Je vois la difficulté et peut-être aussi l'inopportunité de l'appliquer aux promotions. Il doit être tenu registre de l'efficacité des employés, et lorsque des employés ont droit à une promotion, ils l'obtiendront sans doute. Cet amendement me paraît devoir être dans l'intérêt du service.

Tant que j'y suis, je désire dire un mot de la question de patronage, à laquelle on a fait allusion tout à l'heure. Le patronage a été retiré des mains des mandataires du peuple, des hommes qui ont été élus d'après la méthode démocratique pour représenter la population des différents comtés; et la Commission du Service civil a été chargée du contrôle des nominations. J'espère que ces nominations sont entre bonnes mains, et je ne crois pas qu'il soit sage de permettre aux sous-ministres, ou aux chefs de service, de faire des recommandations de nommer celui-ci ou celui-là.

Mon honorable ami a parlé tantôt de politique. Je ne veux pas voir intervenir la politique; mais je dois répondre à mon honorable ami que les sous-ministres actuels doivent leur nomination à l'administration-Laurier et, sauf une exception, tous sont libéraux. Je ne dis pas cela pour les déprécier, car je ne sais pas qu'ils manquent d'équité; mais je dis qu'il ne serait pas juste de permettre à ces sous-ministres de désigner les fonctionnaires dont on a besoin. Ce serait leur transmettre le patronage que je persiste à croire qui devrait être exercé par les représentants du peuple. Car je ne suis pas, et je n'ai jamais été favorable au retrait du patronage des

L'hon. M. BRADBURY.

mains des représentants des comtés, élus pour veiller aux intérêts de la population. Qu'avons-nous fait en retirant des représentants du peuple le droit de recommander les nominations? Nous avons aboli un système démocratique et y avons substitué la bureaucratie, et voilà que les représentants de la population ne peuvent plus dire un mot sur la nomination du moindre maître de poste de campagne. La nomination de quelques-uns de ces maîtres de poste a donné lieu à un état de choses ridicule, comme vous pouvez l'imaginer. Au lieu d'exiger la recommandation d'un membre du Parlement pour nommer un homme compétent, on cherche des recommandations par tout le pays. Je connais le cas d'un individu qui a été ainsi recommandé pour une position dans le Manitoba et qui, après avoir été bel et bien nommé, a été reconnu pour être un forçat relâché sous conditions. Je n'ai pas confiance que ce changement ait été opéré dans l'intérêt du pays. Mais puisque le Gouvernement l'a adopté et que la population semble y souscrire, je veux bien qu'on mette ce système à l'épreuve, et à cette fin nous devrions mettre toute responsabilité au compte de la Commission du Service civil en empêchant les sous-ministres de recommander des nominations.

L'honorable M. FOWLER: L'amendement de l'honorable sénateur semble obliger la Commission à ne consulter qu'une personne, tandis qu'à présent elle peut consulter cette même personne et toutes autres qui lui paraissent capables de l'aviser.

L'honorable M. BRADBURY: Cet amendement l'oblige à consulter le chef de la division intéressée.

L'honorable M. FOWLER: Je n'objecte pas à une simple consultation avec le chef intéressé; mais l'amendement va plus loin. Il stipule que la Commission prépare de concert avec lui le programme de l'examen. J'objecte à cela. Je n'en vois pas la nécessité. Il ne faut pas supposer que la Commission du Service civil soit une encyclopédie ambulante de toutes les connaissances humaines; et nous ne devons pas attendre que, individuellement ou collectivement, ses commissaires possèdent la connaissance de toutes les matières spéciales à un département qui a besoin d'un nouveau fonctionnaire. Les commissaires doivent en ce cas recourir aux avis d'experts, et c'est ce qu'ils font. Il serait injuste de présumer qu'ils agissent sans raison, et je crois que cette question devrait être laissée à leur jugement.

Je désire réitérer la déclaration que j'ai déjà faite au sujet de l'attitude que j'ai prise sur cette question. Je me suis formé une forte opinion, et j'insiste à déclarer que c'est pour de sérieuses raisons que je suis arrivé à cette opinion. D'abord, et tout comme mon honorable ami de Selkirk (l'honorable M. Bradbury), je suis favorable au maintien du patronage par les représentants élus du peuple, pour les recommandations des fonctionnaires publics. Je suis heureux de constater que mon honorable ami de Selkirk partage mon avis; lorsque la question a été présentée au Sénat, et nos procès-verbaux l'attesteront, j'ai été le seul à m'opposer au changement de système. Mais nous avons adopté le principe de l'abolition du patronage, et je crois que c'est à présent mon devoir, et chaque sénateur croira sans doute que c'est de même son devoir, quelle que soit son opinion personnelle, de s'efforcer à rendre ce nouveau système aussi parfait que possible, plutôt que de jeter dans ses rouages des obstacles qui compromettront son bon fonctionnement. C'est pourquoi nous ne devrions permettre à personne d'exercer un contrôle sur la Commission, d'exercer une influence pouvant être funeste, mais de lui donner toute la latitude désirable en la matière.

L'honorable M. SCHAFFNER: Nous comprendrions davantage la question si mon honorable ami pouvait nous dire par qui sont actuellement préparés les examens pour les emplois techniques.

L'honorable M. FOWLER: Si je comprends bien, la Commission s'en rapporte à des experts.

L'honorable M. SCHAFFNER: C'est ce renseignement que je voulais mettre devant le Sénat.

L'honorable M. FOWLER: J'en ai déjà parlé. Les commissaires du Service civil ne prétendent pas posséder toutes les connaissances humaines; mais ils s'en rapportent aux experts. Ils s'adressent à un avocat de première classe lorsqu'il s'agit de service requérant une connaissance des lois. S'ils ont besoin d'un ingénieur, ils consulteront un ingénieur de première classe, le meilleur qui soit. Mais l'amendement de mon honorable ami (l'honorable M. Bradbury) restreindrait leur consultation à un homme du département pouvant être ou ne pas être le plus compétent qui se puisse trouver, car il y a des ingénieurs de différentes classes dans le service du Gouvernement.

L'honorable M. BRADBURY: Le chef du département doit certainement savoir quel sorte d'employé il requiert pour travailler sous ses ordres.

L'honorable M. FOWLER: On peut dire la même chose des avocats. Si, par le passé, cette sélection a été faite par les sous-ministres, je me demande s'ils ont toujours exercé un jugement qui nous permette de croire qu'ils savent apprécier à leur juste valeur les hommes qu'ils veulent employer. Je ne sais pas si, même dans le département des lois, les employés que le sous-ministre a choisis possèdent une compétence telle qu'elle puisse nous justifier de nous départir du principe que nous avons adopté, à seule fin de nous conformer aux vues du sous-ministre. Nous ferions mieux de laisser l'article tel qu'il est.

L'honorable M. MURPHY: Laissons-le tel qu'il est.

L'honorable M. FOWLER: Donnons tous les pouvoirs à la Commission, et si le système ne donne pas satisfaction, elle ne pourra pas dire que son insuccès vient des bâtons que nous lui aurons jetés dans les roues.

L'honorable M. McMEANS: Il vaudrait mieux retirer cet amendement.

L'honorable M. BRADBURY: J'ai présenté cet amendement parce que j'ai cru qu'il devait améliorer le service. N'ayant moi-même que peu d'expérience des choses techniques, je me suis rendu compte que le fonctionnaire chargé de la direction d'un département technique devrait mieux que personne connaître les qualifications d'un candidat à la position dans ce département. S'il ne les connaît pas, il ne devrait pas avoir la direction de ce département. Pour ma part je sais ceci, qu'il s'est présenté des cas où le chef de la division est censé avoir été consulté, mais de fait ne l'a pas été. En sorte que l'examen qui a été tenu fut tel, comme je l'ai dit tout à l'heure, qu'un élève frais émolu du collège pouvait subir cet examen sans difficulté, tandis qu'un homme possédant l'expérience pratique dans ce travail même qui devait être accompli dans le département, et ayant même fait ce travail pratique durant des mois, peut être bloqué sur des questions purement scolaires de l'examen. Je ne crois pas que ce soit l'intention de cette Chambre de rendre l'accès du service impossible aux hommes réellement compétents. Je songe au cas d'un homme qui, durant de longs mois, a rempli un emploi à l'entière satisfaction

de son chef; mais qui, à l'examen, s'est vu supplanter par un jeune homme n'ayant aucune expérience pratique.

Je ne tiens pas à insister sur mon amendement, bien que j'eusse désiré le voir adopter. Je veux plutôt m'abstenir de faire quoi que ce soit qui puisse gêner la Commission du Service civil. Je me rends compte des difficultés que la Commission a à surmonter. Comme mon honorable ami (l'honorable M. Fowler) j'estime que nous avons été heureux de nous procurer une commission compétente, qui a rendu des services appréciables au pays, et que nous devrions l'aider de notre mieux. D'autre part, si quelqu'un d'entre nous croit pouvoir proposer certaines améliorations, il me semble que c'est son devoir de le faire. Cependant, mon amendement ne paraissant pas acceptable au Sénat, je le retire.

Rapport est fait du bill tel qu'amendé.

TROISIEME LECTURE.

Sur motion de l'honorable sir James Lougheed, le bill, tel qu'amendé, est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL DE LA CONVENTION FRANÇAISE.

PREMIERE LECTURE.

Un message est reçu de la Chambre des Communes avec le bill 43, "Loi concernant une certaine convention entre Sa Majesté et le président de la République française, en date du 19e jour de septembre 1907, et une convention supplémentaire à cette convention, et la Loi de la convention avec la France, 1908."

Le bill est lu pour la première fois.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill.

Il dit: Ce bill pourvoit au maintien des relations commerciales entre le Canada et la France, ainsi que des conventions conclues à cet égard. A l'avenir ces conventions pourront prendre fin à trois mois d'avis.

La motion est agréée et le bill est lu pour la deuxième fois.

BILL DE LA CONVENTION FRANÇAISE.

ETUDE EN COMITE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se réunit en comité pour étudier le bill 43 "Loi concernant une certaine convention entre Sa Majesté et le

L'hon. M. BRADBURY.

président de la République française, en date du 19e jour de septembre 1907, et une convention supplémentaire à cette convention, et la Loi de la convention avec la France, 1908". L'honorable M. Daniel à la présidence.

L'article 1 est agréé.

Article 2—les conventions sont en vigueur jusqu'à ce qu'elles prennent fin à trois mois d'avis.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami peut-il dire si cette convention, se rapportant à d'autres conventions, a été dénoncée du fait de traité de paix? Je suppose que nous maintenons cette convention?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le gouvernement français propose que cette convention, ainsi que la convention supplémentaire, monobstant la dénonciation, soient maintenues en vigueur jusqu'à ce qu'un avis de trois mois soit donné, pour y mettre fin.

L'honorable M. BOSTOCK: Donné par l'une ou l'autre partie?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

Le préambule et le titre sont agréés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL DU PILOTAGE.

PREMIERE LECTURE.

Un message est reçu de la Chambre des Communes avec le bill 42, "Loi modifiant la Loi de la marine marchande au Canada (Pilotage)".

Le bill est lu pour la première fois.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill.

Il dit: Les articles 475 et 476 de la Loi de la marine marchande au Canada pourvoient au paiement de certains droits de pilotage, et ces articles peuvent être rigoureusement appliqués aux navires. L'article 477 stipule certaines exceptions. Ce bill ajoute une autre classe de navires à ces exceptions.

L'honorable M. McSWEENEY: Ce bill n'a-t-il d'effet que sur la navigation du Pacifique? Il ne dit rien des exceptions sur l'Atlantique.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, le bill s'applique seulement à la côte du Pacifique.

L'honorable M. BOSTOCK: Cela signifie-t-il que les navires ne devront pas prendre de pilote?

L'honorable M. CROSBY: S'ils prennent un pilote, ils devront le payer.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La loi ne les oblige pas à prendre un pilote.

L'honorable M. CROSBY: C'est à l'avantage des navires appartenant à des Canadiens sur le Pacifique.

L'honorable M. BOSTOCK: Nous avons déjà souffert de sérieux accidents sur la côte de la Colombie Britannique, et je me demande si, en dispensant les navires de l'obligation de prendre un pilote, nous n'allons pas provoquer de plus nombreux accidents. Tout sénateur sait que la navigation dans les eaux intérieures de la côte du Pacifique est très dangereuse. A cause de la grande quantité de navires évoluant dans un espace restreint, et à cause des nombreux rochers, cette navigation côtière présente plus de périls que la navigation de pleine mer. Je désirerais savoir qui a demandé ce bill?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cette loi n'a d'autre objet que de mettre les navires de la côte du Pacifique sur un pied d'égalité avec ceux de la côte de l'Atlantique.

La motion est agréée et le bill est lu pour la deuxième fois.

ETUDE EN COMITE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill. L'honorable M. Crosby à la présidence.

L'article 1, le préambule et le titre sont agréés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE.

Sur proposition de honorable sir James Lougheed, le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

Le Sénat s'ajourne à lundi, à 11 heures du matin.

SÉNAT.

Présidence de l'honorable JOSEPH BOLDUC.

Lundi, 10 novembre 1919.

Le Sénat se réunit à 11 heures du matin.

Prières et affaires de routine.

BILL DES FALSIFICATIONS DU SON ET DES RECOUPES.

PREMIERE LECTURE.

Un message est reçu de la Chambre des Communes avec le bill 7, "Loi modifiant la Loi des Falsifications (concernant le gros son et le petit son ou les recoupes)".

Le bill est lu pour la première fois.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: propose la deuxième lecture du bill.

Il dit: Honorables messieurs, ce bill a été présenté à la Chambre des Communes par, je crois, le député d'Oxford-Sud (M. Donald Sutherland), et le gouvernement s'en est subséquemment chargé. Il a pour objet de prévenir la falsification du gros son et du petit son ou des recoupes. On dit que, dans la fabrication du son se mêle une quantité considérable de blé de semence non moulu, et la loi actuelle ne contient aucune disposition pour défendre l'emploi de substances étrangères. Il n'est donc pas seulement désirable, mais aussi nécessaire, pour veiller aux approvisionnements de même que pour la bonne conduite des affaires, que nous prenions des dispositions pour que le son ou les recoupes soient des produits du blé, et que le son de maïs soit un produit du blé d'Inde. Nous nous proposons d'amender en conséquence la Loi des Falsifications. Cette proposition est opportune, indiscutablement. Je propose donc avec confiance la deuxième lecture du bill.

L'honorable M. BOSTOCK: Je n'ai pas l'intention de m'opposer au principe de cette mesure; mais j'objecte à la façon de nous présenter ce bill que nous n'aurons pas le loisir d'étudier. Je ne trouve même pas, dans ma liasse, un exemplaire de ce bill tel qu'il a été présenté à la Chambre des Communes. Pour ma part, je ne connais, de ce bill, rien autre chose que ce que mon honorable ami vient d'en dire.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce bill porte le n° 7, c'est l'un des premiers qui aient été présentés durant cette session.

L'honorable M. BOSTOCK: Je ne le trouve même pas dans ma liasse des bills présentés aux Communes. L'objet de ce bill me paraît acceptable. J'admets volontiers que nous ne voulions point laisser falsifier le son et les recoupes.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si mon honorable ami veut me le permettre, je lui dirai que ce bill se trouve dans ma liasse des bills de la Chambre des Communes. Je vais en donner lecture et il ne contient que quatre lignes:

Dans le cas du gros son et du petit son ou des recoupes, s'ils contiennent quelque chose qui n'est pas un produit du blé, ou dans le cas du son de maïs, s'il contient quelque chose qui n'est pas un produit du maïs ou du blé d'Inde.

En ce cas, il tombe sous l'application de la Loi des Falsifications.

L'honorable M. BOSTOCK: Je viens de trouver ce bill. Il n'avait pas été mis à sa place; c'est pourquoi je ne l'avais pas encore vu.

L'honorable M. WATSON: Le bill stipule:

Dans le cas du gros son et du petit son ou des recoupes, s'ils contiennent quelque chose qui n'est pas un produit du blé.

Si cette disposition est observée à la lettre, il deviendra impossible de se procurer du son et des recoupes. Règle générale, tous les grains moulus contiennent quelques substances autres que le blé, et ces substances sont moulues avec le blé. Le grain n'est jamais d'une pureté absolue, et les farines doivent ainsi contenir quelques éléments étrangers.

L'honorable M. WEBSTER: Je considère ce bill comme étant l'un des plus importants qui aient été présentés au Sénat dans le cours de cette session. Les gens de l'Ontario qui, depuis cinq ans, ont acheté du son et des recoupes, ont été tout bonnement joués par les meuniers de l'Ouest. Du son et des recoupes ont été vendus, qui ne contenaient pas plus de 25 p. 100 de son. Il y a deux semaines, j'ai porté à un analyste un échantillon de ces recoupes, vendues comme étant de la première qualité, mais dont étaient morts, à ma propre connaissance, six cochons d'un même troupeau. L'analyse décéla la présence de quatre différents poisons: On y trouva d'abord de la graine moulue de moutarde sauvage, puis de la graine de mouron, enfin de la craie et de la chaux. Est-il légitime de tirer ainsi des profits de nos cultivateurs qui essaient d'améliorer leurs troupeaux? Une loi de ce genre devrait avoir été mise en vigueur

L'hon. sir JAMES LOUGHEED.

depuis des années, et je suis très heureux de voir qu'un député de l'Ontario, qui a eu à souffrir de ces abus, ait le courage qu'il faut pour présenter ce bill. Je l'appuierai de toutes mes forces.

L'honorable M. McHUGH: Les observations de l'honorable sénateur de Brockville (l'honorable M. Webster) sont assez exactes en ce qu'elles se rapportent au blé de semence ou aux autres substances nuisibles au son. Mais l'honorable sénateur du Portage-la-Prairie (l'honorable M. Watson) dit qu'il n'est pas possible de se procurer du son de pur blé. Le bill, dans sa rédaction actuelle, est trop coercitif pour pouvoir être appliqué. Je souscris aux dénonciations de l'honorable sénateur de Brockville contre la fraude qui se pratique dans la vente du son. Si le son contient de la farine de grains nuisibles, sa qualité diminue fortement; mais les pois, l'orge ou l'avoine ne saurait lui nuire. Le son contient parfois de la mouture de pois, et il n'est pas plus mauvais pour cela. Si le bill était modifié de façon à n'interdire que l'adjonction de substances nuisibles au son, je serais heureux de le voir adopter.

L'honorable M. WEBSTER: Pour répondre à l'honorable sénateur, je lui ferai remarquer que l'on n'achète pas de pois, d'avoine ou d'orge à \$45 la tonne, mais qu'il en faut payer \$56. Les marchands vous vendront \$45 ce qu'ils appellent du son. Sous le régime de cette loi, il ne devra plus se trouver de bran de scie ni de copeaux dans le son que nous achetons. Pour cette raison je voudrais voir adopter ce bill tel qu'il est.

L'honorable M. McHUGH: L'honorable sénateur ignore-t-il qu'en passant sous la meule, le blé se mêle quelquefois avec de l'orge, de l'avoine ou d'autres grains?

L'honorable M. WEBSTER: Les meules doivent être nettoyées de tous ces grains étrangers.

L'honorable M. McHUGH: Dans la mouture, ces grains étrangers se mêlent au son. Et ces grains étrangers ne diminuent pas la qualité du son, mais l'augmentent au contraire.

L'honorable M. BOSTOCK: Puis-je suggérer que nous nous formions en comité général pour étudier ce bill, plutôt que de discuter de cette façon sur une deuxième lecture?

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

ETUDE EN COMITE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier ce bill. L'honorable M. Thompson à la présidence.

Article 1er — son et petit son ou recoupes, lorsqu'on les suppose falsifiés :

L'honorable M. WATSON: Honorables messieurs, j'approuve l'objet du bill, mais je crois que la stricte interprétation du texte gênera l'application de cette loi. L'immixtion de quelques grains étrangers dans le son serait illégale aux termes de ce bill. Comme mon honorable ami, je crois que le son ne devrait pas être mêlé de substances nuisibles. Ainsi que l'a fait remarquer l'honorable sénateur de Brockville (l'honorable M. Webster), ce mélange de substances nuisibles n'est pas seulement désastreux pour les animaux qui s'en nourrissent, mais il constitue en outre une fraude à l'endroit de l'acheteur, surtout lorsque le son coûte, comme aujourd'hui, de \$40 à \$45 la tonne.

L'honorable M. WEBSTER: Nous ne trouvons pas de son à \$40 aujourd'hui. Il coûte \$46 la tonne.

L'honorable M. WATSON: C'est pis encore! Mais, d'après la rédaction actuelle du bill, il ne sera guère possible à un meunier de fournir du son répondant exactement aux exigences de cette loi.

L'honorable M. SHARPE: Mon honorable ami étant un ancien meunier, je lui demanderai si tous ces grains étrangers ne doivent pas être enlevés du blé avant que le blé passe à la mouture. Si cette opération se fait, le son devrait être pur. Mais l'embaras vient de ce que les meuniers mêlent toutes sortes de grains pour la mouture.

L'honorable M. WATSON: Je sais cela — même de balayures de moulin.

L'honorable M. SHARPE: Mais doivent-ils moudre tous ces grains pour en faire de la farine?

L'honorable M. WATSON: Il y a de l'orge et de l'avoine.

L'honorable M. SHARPE: L'orge et l'avoine sont nettoyées aussi.

L'honorable M. WEBSTER: Si mon honorable ami prend la peine d'ouvrir un dictionnaire, il verra que le son est le péricape du blé, et que c'est cela que l'on compte obtenir en achetant du son. Les meuniers n'y mêleront pas des grains valant de \$10 à \$12 la tonne. Mais nous ne voulons plus

acheter, en guise de son, de la craie brune, des copeaux ou du bran de scie.

L'article 1 est adopté.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: propose la troisième lecture du bill.

L'honorable M. POWER: Je désire faire une simple remarque au sujet de ce bill. Les observations de l'honorable sénateur du Portage-la-Prairie me paraissent sérieuses; mais on nous a fait savoir, privé-ment sinon publiquement, que la prorogation aura lieu cet après-midi. Cela fait que le Sénat n'aura pas l'occasion d'étudier ce bill pour le modifier. Il me semble regrettable que le gouvernement ait pris l'attitude qu'il a prise. D'autres mesures importantes doivent nous être soumises aujourd'hui et, en somme, il me semble qu'il aurait été plus équitable pour le Sénat et plus sage aussi pour le gouvernement de fixer la prorogation pour demain, de façon que cette Chambre pût exercer ses fonctions constitutionnelles.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si mon honorable ami d'Halifax (l'honorable M. Power), ou mon honorable ami du Portage-la-Prairie (l'honorable M. Watson) a quelque amendement à présenter, nous prendrons le temps qu'il faut pour l'étudier.

L'honorable M. POWER: Le bill vient à peine de nous être soumis. Il n'importe en rien que le projet ait été présenté aux Communes au commencement de la session. Généralement parlant, les membres du Sénat connaissent peu de chose de ce bill. Le gouvernement n'a apparemment pas été capable de préparer une mesure conforme aux fins de la justice, et il pourrait nous donner une heure pour remédier à cette impuissance.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

PREMIERE LECTURE.

Bill 9 "Loi modifiant la Loi de la Chambre des Communes".

Le bill est lu une première fois.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: propose la deuxième lecture du bill.

Il dit: Honorables messieurs, ce bill a été présenté par un député de Montréal, M. Jacobs, et le gouvernement s'en est chargé. Il a traité aux élections pour la Chambre des Communes et stipule qu'un bref d'élection doit être émis dans délai de six mois après la réception du mandat par le greffier de la Couronne en chancellerie. Il couvre aussi le cas d'un député élu à la fois dans deux circonscriptions. Ce bill vient fort à propos, et comme la Chambre des Communes, la seule Chambre intéressée, l'a approuvé, j'en propose la deuxième lecture.

L'honorable M. BOSTOCK: Honorables messieurs, tel qu'il me paraît, ce bill traite d'une question intéressant exclusivement la Chambre des Communes, et le Sénat n'a guère à y voir. Cependant, les objections que j'ai formulées tantôt s'appliquent aussi bien à ce bill. On nous le soumet aux dernières heures de la session, et il m'est présenté sous la forme qu'il revêtait pour être soumis aux Communes. Je n'étais pas prévenu qu'il dût nous être présenté ce matin, et je n'ai pas eu le loisir de le lire. Cependant, comme il n'intéresse que la Chambre des Communes, je crois que nous devrions le laisser adopter en deuxième lecture et l'étudier plus attentivement en comité.

La motion est agréée et le bill est lu pour la deuxième fois.

ETUDE EN COMITE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier ce bill. L'honorable M. Gordon à la présidence.

Nouvel article 11a de l'article 1—bref d'élection devant être émané dans un délai de six mois après la date de cette émission.

L'honorable M. BOSTOCK: Je désire attirer l'attention du Sénat sur le fait que cette clause fixe seulement une date avant laquelle le bref doit être émis, mais il ne s'y trouve aucune disposition sur l'époque à laquelle une élection doit avoir lieu. Je n'ai pas la loi électorale par devers moi, mais il me semble que, bien qu'un bref puisse être émis dans un délai de six mois, l'élection peut ne pas avoir lieu avant un an ou dix-huit mois de cette date. Comme j'interprète ce texte, je n'y vois rien qui fixe la date de l'élection.

L'honorable Sir JAMES LOUGHEED: Le bref détermine la date de l'élection, et je crois me souvenir que l'élection a lieu après un certain nombre de jours.

L'honorable M. BOSTOCK: Si un bref est émané le premier jour de janvier, l'élection doit-elle avoir lieu avant le premier mars?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois que la loi fixe une limite à cet égard.

Le nouvel article 11a de l'article 1er est adopté.

Nouvel article 11b de l'article 1er — mise en nomination pour une seule circonscription électorale.

L'honorable M. BOSTOCK: L'honorable leader du Gouvernement voudra-t-il nous dire pourquoi cette disposition est jugée nécessaire? La mise en nomination dans plusieurs divisions a été fort en pratique par le passé, et je ne connais pas de cas où cette pratique ait donné lieu à de sérieuses difficultés.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je crois qu'il y a un sérieux inconvénient à ce qu'un candidat se présente à la fois dans deux divisions, pour se démettre de son mandat après l'élection et nécessiter une deuxième élection. Cette faculté de se présenter en deux divisions à la fois affecte le trésor public qui doit subvenir aux frais d'une deuxième élection.

Le nouvel article 11b de l'article 1er est adopté.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL DES IMPRESSIONS ET DE LA PAPETERIE PUBLIQUES.

PREMIERE LECTURE.

Bill 36, "Loi modifiant la Loi des impressions et de la papeterie publiques".

Le bill est lu une première fois.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill.

Il dit: Honorables messieurs, vous vous rappellerez probablement qu'une commission a été instituée, il y a quelque temps, pour s'enquérir de l'administration des impres-

sions et de la Papeterie publiques. Cette commission a présenté un rapport élaboré au cours duquel diverses suggestions sont formulées sur l'opportunité de réorganiser l'Imprimerie du gouvernement; ce bill est en quelque sorte le résultat de ce rapport.

Il est proposé de réorganiser le service de l'Imprimerie et de la Papeterie d'après les dispositions que ce bill contient. Aujourd'hui, pas moins de trois fonctionnaires voient à l'achat des fournitures. Il est proposé, d'ici à ce que soit nommé régulièrement une commission des achats publics, qu'un seul fonctionnaire, qui sera le surintendant des fournitures, s'occupe de l'achat des fournitures de l'Imprimerie et de la Papeterie.

L'honorable M. BOSTOCK: Je suggère à mon honorable ami que nous nous formions en comité afin de mieux étudier ce bill qui ne comporte d'ailleurs aucune question de principe.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.

ETUDE EN COMITE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier ce bill. L'honorable M. Thompson à la présidence.

Article 1er — nomination d'un nouveau fonctionnaire:

L'honorable M. BOSTOCK: Ce surintendant des fournitures sera-t-il assujéti à la Commission du Service civil?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, si je ne me trompe, Je crois que ce bill a été préparé par la Commission du Service civil pour qu'il soit conforme au bill que nous avons récemment adopté.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami sait-il le salaire que ce nouveau fonctionnaire doit recevoir?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, je ne le sais pas.

L'honorable W. B. ROSS: Ce salaire sera de \$8,000 au moins.

L'article 1er est adopté.

Article 2 — abrogation de l'article relatif à l'achat des matériaux:

L'honorable M. BOSTOCK: Quel est l'article qui est abrogé?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED (lisant):

Le surintendant des impressions doit, avec l'approbation du ministre, acheter le matériel requis pour les impressions, les travaux d'électrotypie, de stéréotypie, de lithographie, de reliure et d'autres ouvrages du même genre, sauf le papier, pour le service du Parlement et des divers ministères du Gouvernement.

Tous ces achats sont faits sur réquisitions dûment approuvées par le ministre ou ainsi qu'il l'ordonne, et le paiement en est fait après audition par le comptable.

Il est à remarquer que, dans les clauses subséquentes du bill, il est stipulé que ces fonctions seront attribuées au surintendant des fournitures en attendant l'institution d'une commission des achats. Lorsque cette Commission des achats aura été établie, elle sera chargée de toutes ces fonctions.

L'honorable M. BOSTOCK: En sorte que cette mesure n'est que temporaire.

L'honorable Sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. BOSTOCK: Et l'emploi de surintendant des fournitures sera aboli après l'établissement de la Commission des achats. Nous avons eu une Commission des achats durant la guerre.

L'honorable Sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. BOSTOCK: Laquelle est maintenant défunte, je suppose.

L'honorable Sir JAMES LOUGHEED: Elle opère encore. Un bill a été présenté au Parlement, à la dernière session, pour continuer cette commission dans ses fonctions. Je ne sais si ce bill est revenu au cours de la session actuelle. Le gouvernement a l'intention de nommer une Commission des achats. Nous recevrons sans doute ce bill au cours de la session prochaine.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami peut-il nous donner quelques renseignements sur les résultats de la Commission des achats de guerre? Cette commission, d'une façon générale, a-t-elle eu de bons résultats?

L'honorable Sir JAMES LOUGHEED: Oui, je dois dire que les résultats en ont été heureux au delà de toute expression.

L'article 2 est adopté.

Article 3—Le surintendant des fournitures devra avoir la garde et le contrôle des fournitures.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami peut-il nous dire quelle disposition cet article doit abroger?

L'honorable Sir JAMES LOUGHEED: Oui. Le paragraphe 1 de l'article 22 est abrogé, lequel se lit comme suit:

Le surintendant de la papeterie est chargé, sauf les ordres du ministre, de l'achat et de la fourniture de tout le papier à imprimer ou autre, et de tous les autres articles dits de papeterie requis pour l'usage des membres et employés des deux Chambres du Parlement et des divers ministères du gouvernement du Canada.

L'article 3 est adopté.

Article 4—Abrogation de la clause relative aux réquisitions.

L'honorable M. BOSTOCK: Si je comprends bien, nous avons pratiquement substitué cet article 22 à l'article 24. Est-ce cela? Dois-je présumer que l'article 22 remplacera l'article 24?

L'honorable Sir JAMES LOUGHEED: Non. L'article 24 stipule:

Tous les achats à faire par le surintendant de la papeterie, comme ci-dessus prescrit, doivent être effectués sur réquisition approuvée par le ministre ou par l'imprimeur du Roi et, quant au papier nécessaire pour les impressions parlementaires, pour la *Gazette du Canada* et pour les rapports des ministères, ils doivent être effectués conformément aux contrats conclus avec la même approbation, après appel de soumissions.

Cette disposition est abrogée.

L'honorable M. BOSTOCK: Quel doit être l'effet de cette abrogation?

L'honorable Sir JAMES LOUGHEED: Cette abrogation permet l'adoption du nouvel article 30a, qui stipule:

...Jusqu'à ce qu'une agence générale d'achat ait été établie, le surintendant des fournitures

deva faire... ceci et cela. En pratique il remplacera des autres fonctionnaires qui étaient chargés des achats.

L'article 4 est adopté.

Article 5—Nouvel article 30a—Le surintendant des fournitures achète la papeterie, etc., et est responsable du travail à l'extérieur.

L'honorable Sir JAMES LOUGHEED: Cet article suit l'article 30 qui se lit comme suit:

Le comptable doit, sous la direction du ministre et de l'imprimeur du Roi, apurer tous les comptes du département, recevoir et déposer tout l'argent reçu et rendre compte aux greffiers des deux Chambres du Parlement, et aux sous-chefs des divers ministères, ainsi que le prescrivent la présente loi ou des règlements faits par le ministre, ou des instructions reçues de lui.

Le nouvel article définit alors les fonctions du surintendant des fournitures.

L'hon. M. BOSTOCK.

L'honorable M. BOSTOCK: L'honorable sénateur voudrait-il lire le nouvel article?

L'honorable PRESIDENT (lisant):

Jusqu'à ce qu'une agence générale d'achat ait été établie, le surintendant des fournitures achète, sous la direction générale de l'imprimeur du Roi, et en conformité des règlements que doit établir le ministre, tous les articles de papeterie, et tous les matériaux et fournitures requis pour les impressions, la reliure, l'électrotypie, la stéréotypie, la lithographie, la gravure et autres travaux de même nature, et il donne toutes les commandes et est responsable de tout travail de même genre fait à l'extérieur, qui peuvent être nécessaires au service du Parlement et des divers ministères du gouvernement du Canada.

(2) Tous les achats faits par le surintendant des fournitures doivent être ainsi faits sur réquisition approuvée par le ministre, ou comme il l'ordonne, et tous les achats comportant un déboursé de cinq cents dollars ou plus, doivent être faits en conformité de contrats conclus avec la même approbation, après demande de soumissions.

(3) Tous les achats faits en vertu de réquisitions régulièrement approuvées par le ministre, ou comme il l'ordonne, sont payés après vérification par le comptable.

L'honorable M. POWER: Ne paraît-il pas au ministre qu'il y a quelque conflit entre la clause que nous étudions et la clause 3? La clause 3 stipule que le surintendant des fournitures aura la garde et le contrôle de tous les approvisionnements de papeterie; et il poursuit: "non compris le matériel d'imprimerie, les papiers à imprimer et les fournitures d'imprimerie, requis pour l'usage des membres du Parlement". La clause que nous étudions actuellement dit que ce fonctionnaire...

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, le surintendant des fournitures. Il y a deux fonctionnaires; l'un est surintendant de la Papeterie, l'autre est surintendant des Fournitures.

L'honorable M. BOSTOCK: Le surintendant des fournitures s'occupera-t-il de l'achat des machines et de l'outillage de l'imprimerie?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. BOSTOCK: Cet article a pour objet de couvrir toute la machinerie, etc.?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui, jusqu'à ce qu'une agence générale d'achat soit établie.

L'article 5 est agréé.

Article 6—L'auditeur général doit vérifier les matériaux et fournitures en magasin.

L'honorable M. BOSTOCK: Quel est le paragraphe 2 de l'article 39, qui est abrogé?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Ce paragraphe stipule:

L'auditeur général doit, annuellement ou plus fréquemment à sa discrétion, faire faire un inventaire de la papeterie en magasin en contrôlant les quantités achetées et les quantités fournies.

L'article 6 est agréé.

Le préambule et le titre sont agréés.

Rapport est fait du bill sans amendement.

TROISIEME LECTURE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL MODIFIANT LA LOI DE TEMPERANCE DU CANADA.

PREMIERE LECTURE.

Le Sénat reçoit de la Chambre des Communes un message accompagné du bill 26, "Loi modifiant la Loi de Tempérance du Canada".

Le bill subit sa première lecture.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose que le bill soit lu une deuxième fois.

Il dit: Honorables messieurs, on propose de modifier la Loi de Tempérance du Canada en étendant la portée de ses dispositions. Actuellement, comme le savent les honorables sénateurs, la loi s'applique à certaines zones définies dans la province. Il est maintenant proposé que, sur réception d'une résolution adoptée par une Législature à l'effet de demander un vote sur la prohibition de l'importation de liqueurs, le Gouverneur en conseil pourra émettre une proclamation définissant la nature de la prohibition et mettant, de plus, en mouvement, les rouages voulus pour enregistrer un vote de la province. Nous pourrions discuter plus librement en comité les dispositions de ce bill, toutes les explications requises pouvant alors être fournies.

L'honorable HEWITT BOSTOCK: Honorables messieurs, nous devrions, je crois, protester énergiquement contre la politique du Gouvernement qui nous soumet un projet de loi de cette nature à une pareille heure de la session. Nous avons été convoqués

ici, au commencement de septembre, dans le but d'étudier le traité de paix. La session a été prolongée jusqu'à cette deuxième semaine de novembre et, pendant une partie de ce temps, le Sénat, du moins, a eu très peu de chose à faire. Si le Gouvernement avait l'intention de nous faire adopter une telle proposition de loi, il aurait dû nous la soumettre plus tôt afin que chaque membre de cette Chambre pût l'examiner à loisir, et étudier à fond toute la situation. Mais à cette heure avancée, alors qu'on a l'intention de proroger, voilà qu'on nous met entre les mains un bill qui a été grandement modifié dans la Chambre des Communes depuis qu'il y a été présenté. J'ai fait venir une copie du bill ce matin et l'on m'a transmis une réimpression de la mesure telle qu'on se propose de la modifier en comité général à la Chambre des Communes. Depuis qu'il a été soumis à la Chambre des Communes, le bill a subi tant de modifications qu'on a trouvé nécessaire de l'imprimer de nouveau avec tous les amendements, afin que les membres de la Chambre des Communes pussent comprendre le sujet de leur discussion. Depuis cette réimpression, le bill a été encore modifié dans les Communes. On vient justement de me remettre un exemplaire du bill dans sa forme actuelle et je n'ai pas eu le loisir de l'examiner. Il comprend près de cinq pages de matière très condensée et je ne vois pas comment un honorable membre de cette Chambre, qu'il soit pour ou contre le bill, pourrait facilement l'étudier de façon intelligente à cette heure avancée de la session.

L'honorable W. B. ROSS: Honorables messieurs, j'avais l'espoir qu'avant de reprendre son siège, l'honorable leader de l'opposition aurait fait une motion au sujet de ce bill. J'ai déjà mentionné ma première objection à cette mesure et je n'ai pas besoin de prendre le temps de la Chambre pour la discuter de nouveau; l'autre Chambre a en tout le temps requis pour étudier la question, et je pense qu'il n'est pas juste de nous soumettre cette mesure aux derniers jours, ou plutôt, dans les dernières heures de la session.

L'honorable M. MacDONELL: Les dernières minutes.

L'honorable M. ROSS: Il y a divergence d'opinions sur le principe du bill et il se présentera, lorsque nous siégerons en comité, d'autres questions concernant tous les détails qu'il faudra, d'ailleurs, étudier attentivement, et je ne vois pas comment nous pourrions discuter convenablement cette me-

sure des plus importantes, si la prorogation doit avoir lieu cet après-midi.

Il y a encore ceci à prendre en considération. La Chambre sera de nouveau en session, certainement avant la fin de mars, parce qu'il faudra voter les subsides vers ce temps-là. Il y a Cox qui attend ce projet de loi, et il ne semble y avoir aucune raison au monde pour ne pas renvoyer ceci à la prochaine session du Parlement, et cela sans nuire à qui que ce soit d'aucune manière possible. Je m'explique parfaitement pourquoi certains sénateurs—peut-être bien disposés en faveur de ce bill, après l'avoir convenablement étudié et discuté, et qui seraient prêts à voter pour son adoption, — insistent cependant sur le fait que cette Chambre a le droit de s'attendre à un traitement raisonnable de la part de la Chambre des Communes quand il s'agit d'une législation aussi importante.

Il est nécessaire que vous preniez cette question-ci en considération. La loi de tempérance du Canada est une loi fédérale. Cette loi était mise en vigueur dans tel comté ou municipalité sur réception d'une pétition d'une certaine proportion des habitants de cette municipalité, ou de ce comté en particulier. Je crois qu'il fallait avoir au bas de la pétition les signatures d'un tiers, ou du moins d'une proportion raisonnable, de la population, avant de pouvoir mettre en mouvement les rouages requis pour prendre un referendum. Or, ce bill introduit dans la loi existante tout un principe nouveau. C'est une loi Scott plus étendue que l'originale. Au lieu de déclencher la machine sur réception d'une pétition de la population du pays, cela se ferait par un vote de la Législature provinciale. Il y a dans le pays neuf législatures provinciales, et l'on est exposé à avoir neuf referendums sur la question. On dit que le coût d'un referendum s'élève à environ \$1,000,000, et par ce bill vous mettez entre les mains des législatures le pouvoir de se payer le luxe de referendums dont les frais devront être payés par le Dominion. C'est là un principe que l'on devrait, je crois, examiner avec soin, le principe qu'on retrouve à la base de l'ancienne loi de tempérance du Canada. Là, on débutait par le vote d'une partie importante des électeurs. Ici, l'on débute par un vote politique, et l'on ignore quel pourrait être le motif qui ferait déclencher la machine. A moins de quelque raison très sérieuse à l'encontre, je serais prêt à voter pour un amendement qui imposerait aux provinces le paiement des frais

L'hon. M. ROSS.

et dépens du referendum. Si la législature de la Nouvelle-Ecosse veut un referendum, que la législature de la Nouvelle-Ecosse en paie les frais. Il n'y a aucune raison pour la justifier de rejeter une partie du coût de ce referendum sur la province du Nouveau-Brunswick, ou la province de Québec, ou toute autre province qui n'en voudrait pas.

Il y a dans le bill un autre point que je considère comme mauvais. Mes honorables amis se rappelleront que, l'année dernière, j'ai combattu en cette Chambre le bill des grandes routes. Je m'y suis opposé parce qu'en vertu de ce bill on donnait de l'argent appartenant au Dominion du Canada à une autre institution. Mon opinion est que ceci est contraire à toute saine législation, et contraire à l'esprit de notre constitution. Je prétends que le fait de confier à d'autres les pouvoirs que la constitution et le peuple ont conférés à ce Parlement est une échappatoire et un faux-fuyant. Ce Parlement doit exercer les pouvoirs dont il est investi et il ne devrait pas transférer sa responsabilité aux provinces. Je fais la même objection à ce bill-ci. Pourquoi faire intervenir les législatures provinciales en quoi que ce soit? Si l'on désire étendre la loi de tempérance du Canada, pourquoi ne pas dire que la pétition devra venir d'une partie importante des électeurs pour établir le fait qu'ils veulent que la loi de tempérance du Canada soit mise en vigueur? Par ce bill vous devenez un outil dans les mains des législatures provinciales qui se serviront de vous comme bon leur semblera. Elles se lèvent un beau matin et votent en faveur d'un référendum. Elles se disent: "Le gouvernement fédéral en paiera les frais, et nous allons lui demander des référendums pour le tenir occupé; la question de la dépense nous laisse parfaitement indifférents".

Ce bill a été présenté à la dernière heure de la session et, comme il y aura une autre session en moins de trois mois, je crois que cette Chambre pourrait, en toute justice pour le pays et pour elle-même, remettre la discussion de cette mesure à mars ou avril prochain, ou à quelque date ultérieure. Je propose donc:

Que le bill 26 ne soit pas lu maintenant une deuxième fois, mais que l'étude ultérieure en soit ajournée à la prochaine session du Parlement.

Cela permettra à tout membre de cette Chambre de réserver son jugement sur cette question et lui donnera tout le temps voulu pour la prendre en considération. C'est en même temps un avis à la Cham-

bre des Communes que nous comptons être un peu mieux traités que nous ne l'avons été par elle jusqu'ici, lorsqu'elle envoie à cette Chambre des bills importants quelques heures seulement avant la prorogation.

L'honorable GEORGE FOSTER: Honorables messieurs, je n'ai pas l'intention d'entrer en discussion avec le leader de l'opposition parce qu'il proteste contre l'introduction d'un projet de loi comme celui-ci à cette heure avancée de la session. Je ne veux pas non plus chercher noise à mon honorable ami de Middleton (l'hon. M. Ross) pour ce qu'il a dit à ce sujet. Je regrette que les membres d'une autre Chambre n'aient pas vu à ce que le bill fût envoyé ici plus tôt; mais je ne veux pas que le Sénat ni moi-même soyons placés dans une fausse position sur cette question en votant pour l'amendement proposé par l'honorable sénateur de Middleton.

Je constate que, par tout le pays, il existe un malentendu sur le sens exact de cette proposition de loi. Nombre de gens sont sous l'impression qu'on se propose de porter atteinte de quelque façon aux droits qu'ont les provinces de profiter de l'option locale, de la prohibition, partielle ou autre. Que ce bill soit adopté ou non, il ne contient rien, à mon avis, qui enlève, ou qui tend à enlever aux provinces le droit qu'elles ont aujourd'hui d'avoir la prohibition totale ou partielle. Je comprends que ce bill a été présenté pour remplir la promesse du premier ministre au peuple du Canada, qu'il soumettrait un projet de loi pour continuer ce que le peuple comprenait sous le nom de la loi Doherty.

Le seul but de ce bill, d'après moi, c'est de dire à la population des différentes provinces: "Si vous désirez faire ajouter certaines restrictions à la prohibition existant dans votre province, les membres de votre Législature pourront demander au secrétaire d'Etat d'émettre une ordonnance pour faire prendre un vote plébiscitaire." En d'autres mots, au lieu d'invoquer les autorités municipales, comme l'a mentionné l'honorable sénateur de Middleton (l'hon. M. Ross), la province, comme unité, mettra la machine en mouvement. Je ne vois rien de mal en cela. Je ne connais pas de meilleurs représentants du peuple, mieux qualifiés pour parler au nom du peuple, que les législatures des provinces.

Il est vrai que cela pourra être plus ou moins onéreux pour le Dominion du Cana-

da d'être appelé à payer les frais d'un referendum; mais, après tout, ce ne sera pas une affaire qui se présentera si souvent, et le montant requis ne sera pas assez considérable pour nous justifier si nous donnons au peuple de ce pays l'occasion de penser que le Sénat a rejeté à la face du Gouvernement une mesure généralement désirée par les partisans de la tempérance.

Je crois que ce serait de notre part une grave erreur d'adopter la proposition de l'honorable représentant de Middleton (l'honorable W. B. Ross). Je crois qu'on nous comprendrait mal et, tout en admettant qu'à cette heure avancée de la session, il soit difficile de donner à la question une étude approfondie, je pense que le principe est simple et sain. On l'a depuis longtemps discutée dans la presse et sur la rue, et nous devrions réellement savoir ce qu'elle comporte. Je ne veux pas, simplement parce que nous n'avons pas reçu cette proposition de loi comme le veut la dignité de cette Chambre, je ne veux pas, dis-je, que nous mettions cette mesure de côté et que nous refusions au peuple qui la désire et qui a droit de l'avoir, la loi qu'il désire.

Si ce bill est rejeté, les gens qui sont intéressés dans la vente et la manufacture du whiskey (et qui sont opposés à la tempérance) pourront en tirer un profit temporaire; mais les honorables sénateurs doivent comprendre qu'ils joueraient un jeu des plus dangereux. Le peuple de ce pays, à tort ou à raison, croit à l'utilité d'une loi de tempérance et il veut l'avoir. Il l'a demandée, et si par quelque coup de hasard, aux derniers jours de la session, quand plusieurs honorables sénateurs sont absents, il est empêché de l'obtenir, cela n'établira guère de meilleurs rapports entre lui et les autres intéressés.

Si nous voulons bien gouverner ce pays et remettre ses affaires dans l'état où elles devraient être, il nous faut applanir les difficultés existantes et prévenir les froissements. Certains politiciens intéressés locaux poussent de hauts cris parce qu'ils voudraient imposer à d'autres leur langue, ou leurs idées, ou leurs opinions religieuses. Aucune classe de la population n'a le droit d'imposer sa domination à ce pays, qu'elle se compose de cultivateurs, des unions ouvrières, ou de capitalistes. Nous avons eu, la semaine dernière, dans l'Etat du Massachusetts, un exemple que nous pourrions bien nous graver dans l'esprit. Nous avons vu un homme assez intelligent et assez hardi pour dire: "Je ne suis pas disposé à me laisser influencer par aucun intérêt parti-

culier, qu'il s'agisse de soldats de retour, d'ouvriers, de millionnaires ou de toute autre classe." Ceci peut paraître hors de la question que nous sommes à discuter, mais ça ne l'est pas.

Je donne avis à ceux qui sont intéressés à combattre ce projet de loi qu'ils feront erreur s'ils le rejettent. Je les préviens que l'avantage qu'ils auront ainsi gagné ne sera que temporaire. Les partisans de la tempérance s'offenseront de la part qu'ils auront prise au rejet du bill. Et, au nom des personnes de tempérance du Canada, je prie instamment le Sénat d'accorder à cette question la plus sérieuse attention. Si nous n'avons pas le temps d'adopter ce bill ce matin, ajournons à cet après-midi; et si nous n'en avons pas le temps cet après-midi, ajournons à demain. Si cette Chambre tente de faire échouer ce bill, le Sénat sera assurément critiqué par les gens dont nous devrions nous efforcer de nous assurer la sympathie et l'approbation.

L'honorable PETER McSWEENEY: Honorables messieurs, au Nouveau-Brunswick, en 1854, on a adopté le bill de prohibition par un vote de 38 à 2. Dix-huit mois plus tard, le bill était révoqué par la même majorité exactement, parce que son insuccès avait été parfaitement démontré. En 1874, nous avons eu la loi de tempérance du Canada dans le comté de Westmoreland. Elle fut votée sous l'influence des gens intéressés dans le commerce des liqueurs, parce qu'elle était à leur avantage. Elle y est toujours restée en vigueur depuis. Mais elle n'a pas diminué l'ivrognerie. Elle l'a plutôt fait augmenter. Il y a dans ce comté une moyenne d'une vingtaine d'arrestations et condamnations par mille de population pour ivrognerie. A Ottawa, où les restrictions n'étaient guère sévères jusqu'à l'adoption de la loi de tempérance, la moyenne était exactement de dix par mille. Il y a quelques années, je demeurais à Berlin, où il y avait dix-huit ou vingt hôtels ayant licence, et les arrestations et condamnations pour ivresse n'étaient que de six par mille. La loi de tempérance du Canada a été une vraie malédiction. Sous le régime de la loi de prohibition, que nous avons eue depuis environ une année, le dimanche a été l'occasion choisie pour se saouler, et le lundi a été la journée où les gens qui s'étaient enivrés ont été amenés en cour. Si je croyais qu'un amendement à la loi de tempérance du Canada pût améliorer les conditions, je l'appuierais volontiers; mais je suis convaincu du contraire, et j'appuierai l'amendement de l'honorable sénateur de Middleton.

L'hon. M. FOSTER.

L'honorable M. TURRIFF: Honorables messieurs, j'approuve beaucoup les remarques du leader de l'opposition et celles de mon honorable collègue de Middleton à propos de l'introduction de mesures importantes dans les derniers jours de la session. Mais depuis que j'ai l'honneur de siéger, soit dans cette Chambre-ci, soit dans l'autre, ce fut toujours la pratique suivie sous tous les gouvernements, libéral, conservateur et unioniste, et à mon avis, elle sera continuée pendant encore quelques années. Dans ces circonstances je ne pense pas qu'il soit opportun d'appuyer la proposition de retarder l'adoption de ce bill simplement parce qu'on l'a soumis à cette Chambre à une heure très avancée de la session. S'il est un projet de loi ou un sujet sur lequel les membres du Sénat, généralement, soient bien renseignés, c'est bien celui de la prohibition. Cette question a été étudiée par tous les gouvernements, provinciaux et fédéral, pendant nombre d'années passées. On l'a fait avancer et reculer à souhait; comme l'a dit l'honorable sénateur de Middleton, elle a été renvoyée par le Gouvernement fédéral aux gouvernements provinciaux, et par ceux-ci au Gouvernement fédéral.

A mon avis, la proposition de loi que nous sommes à étudier aujourd'hui est un pas dans la bonne voie. Elle donne à chaque province le droit d'avoir la prohibition la plus absolue, si elle le désire. Mon honorable ami qui vient de reprendre son siège, dit que la Loi de Tempérance du Canada encourage la vente du whiskey et conduit à l'ivrognerie, et qu'elle a été mise en vigueur par les partisans du commerce des liqueurs. Si elle a été adoptée par les partisans de ce commerce on n'aurait pu s'attendre à aucun autre résultat. Dans le pays, en général, la Loi de Tempérance du Canada n'a pas été demandée par le peuple. Elle a été adoptée sur les instances des gens de tempérance. Ceux-ci veulent avoir quelque chose de précis. Ils veulent qu'il soit possible aux provinces ou au Dominion d'avoir une loi prohibitive, si c'est leur désir. Je préférerais une loi de prohibition fédérale, mais je ne sache pas, pour le moment du moins, que la mesure que le Gouvernement présente actuellement ne soit pas la plus convenable. Elle ne saurait satisfaire tout le monde; aucune loi que vous pourriez passer à ce sujet ne contentera tout le monde; mais c'est un mouvement dans la bonne voie et on devrait en faire l'essai. Je suis tout à fait d'accord avec mon honorable ami à mes côtés (l'honorable M. Foster) qui suggère que, si nous ne pouvons compléter notre besogne aujourd'hui, nous

prenions cette soirée et demain pour régler cette question. Mieux vaut tenir le Parlement en session une journée de plus que de manquer à la promesse faite par le premier ministre aux gens de tempérance, et désappointer par là une grande majorité de la population du Canada.

Je n'ai pas l'intention de discuter ce sujet davantage, mais je tiens à dire que ce serait, à mon avis, commettre une grave erreur si l'on votait en faveur de l'amendement de mon honorable ami de Middleton (l'honorable W. B. Ross). Je pense que nous devons adopter ce bill et donner ainsi aux provinces la liberté de faire ce qu'elles jugeront convenable à ce sujet.

L'honorable C. E. TANNER: Honorables messieurs, je ne veux pas laisser passer cette occasion d'exprimer en quelques mots mon opinion sur ce sujet. En premier lieu, je suis convaincu que les vues exprimées par l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable W. B. Ross) ne représentent pas l'opinion publique de la Nouvelle-Ecosse. Ensuite, à mon point de vue, son amendement n'est pas logique. A l'heure actuelle, sous le régime de la loi de tempérance du Canada, le Dominion du Canada paie tous les frais des référendums demandés par les municipalités.

L'honorable W. B. ROSS: J'admets cela.

L'honorable M. TANNER: Il est donc parfaitement logique, à mon avis, que la politique établie par la loi inscrite dans nos statuts depuis nombre d'années soit maintenue et que, si une province demande un référendum conformément à cette loi, le Dominion devrait payer les dépenses de ce référendum. Dans tous les cas, la raison donnée par l'honorable sénateur relativement aux frais du référendum n'en est pas une pour rejeter le principe du bill, mais ce serait plutôt une question à discuter lorsque le bill sera étudié en comité. Ce n'est pas une raison pour faire rejeter tout le bill.

Je ne répéterai pas tout ce qui a été dit par les honorables sénateurs qui m'ont précédé. Je désire simplement dire que je suis parfaitement d'accord avec ce qu'ont déclaré l'honorable représentant d'Alma (l'honorable M. Foster) et l'honorable sénateur d'Assiniboia (l'honorable M. Turriff). Sans vouloir prolonger la discussion, je désire faire remarquer ceci. L'année dernière, si je comprends bien la situation, la Chambre a refusé d'approuver le principe d'une loi portant que ce Parlement mette en vigueur une prohibition s'appliquant à tout le Dominion. En d'autres termes, cette Chambre, en dépit du vote de la Chambre des Com-

munes, a refusé d'assumer la responsabilité de décider s'il devrait y avoir ou non une prohibition pour tout le Dominion. Je ne discute pas la question de savoir si la Chambre a eu tort ou raison; mais telle est l'attitude qu'elle a prise. Quelle est aujourd'hui la situation? On nous demande de laisser la question aux provinces. Est-ce que cette Chambre va décider qu'elle n'approuve pas l'établissement par le Parlement canadien d'une prohibition générale pour tout le Dominion et qu'elle n'approuve pas le principe de ce bill, savoir que, si une province veut avoir la prohibition, elle peut l'établir.

La Chambre des Communes, représentant le peuple, nous a référé, l'année dernière, une certaine loi à ce sujet, et le Sénat a refusé son assentiment à cette loi. Je n'ai pas besoin de faire observer, ce qu'on a déjà déclaré et ce qui est bien compris, que ceci n'est pas une question nouvelle. Un bill de prohibition nous revient sous la présente forme. Il a reçu, je le comprends, un vote favorable, écrasant, dans la Chambre représentant l'opinion publique. Il y a un an, quand nous étions à discuter la question de l'économie de la lumière du jour, un des plus puissants arguments présentés en cette Chambre-ci par divers membres, les uns après les autres, fut celui que la Chambre des Communes était opposée à l'économie de la lumière du jour et qu'en conséquence, cette Chambre-ci devait reconnaître l'attitude prise par les députés. Si cette attitude d'alors était logique, nous devrions être encore logiques aujourd'hui. Nous savons que, par une majorité écrasante, la Chambre des Communes a déclaré que la présente proposition de loi devrait être placée dans nos statuts.

Sous ce rapport, honorables messieurs, je tiens à dire qu'à mon avis, le Sénat prend une position des plus délicates s'il se fait fort de repousser, pour les raisons qu'on a données ici, une mesure de ce genre que la Chambre des Communes a adoptée. On ne saurait dire que le Sénat soit populaire dans le pays. Nous regrettons qu'il ne paraisse pas avoir sur l'opinion publique cette influence que nous voudrions qu'il ait. Comme l'a fait remarquer l'honorable représentant d'Alma (l'honorable M. Foster), il y a eu sans contredit en ce pays, aussi bien qu'aux Etats-Unis, un mouvement formidable d'opinion publique en faveur de l'établissement et de la mise en vigueur d'une loi prohibitive. Le Sénat est-il prêt à servir de pierre

d'achoppement à l'opinion publique, telle qu'exprimée non seulement dans la Chambre des communes, mais aussi dans le pays? S'il l'est, je désire dire ceci—je regrette excessivement d'avoir à le dire—mais la chose est de la plus grande importance—ce Sénat va provoquer un conflit, non seulement avec le peuple, mais avec la Chambre des Communes; et des conflits entre les chambres électives et les chambres dont les membres sont nommés à vie ont inévitablement conclu comme la défaite de la chambre constituée par nominations à vie. Telle a été l'histoire des luttes dans les vieux pays d'Europe entre les chambres élues et les chambres nommées à vie, et aussi vrai que le soleil luit, si cette honorable Chambre se met à faire échouer d'année en année la législation que le peuple demande et que la Chambre des Communes décide que le peuple devrait avoir, alors cette Chambre-ci se trouvera engagée dans un conflit qui aura contre elle-même des effets désastreux.

L'argument qu'on a avancé ici, que nous n'aurons pas le temps de discuter cette question, est à mon avis tout à fait illusoire. Tout honorable sénateur ayant quelque expérience de la vie publique, qui a siégé en cette Chambre-ci ou dans toute autre assemblée législative, fédérale ou provinciale, sait fort bien, comme l'a dit l'honorable sénateur d'Assiniboia (l'honorable M. Turriff), que certaine loi importante a toujours été introduite à la fin d'une session, et tant que le soleil suivra son cours, cette coutume sera suivie.

Dans ces circonstances, honorables messieurs, c'est mon intention d'appuyer ce bill et je verrais avec regret la Chambre s'opposer à la volonté du peuple sur cette question.

L'honorable M. GIRROIR: Dans ce que j'ai à dire je ne suis aucunement influencé par la crainte que les représentants du peuple et des provinces en ce Sénat, parce que leurs opinions seraient contraires à celles de la Chambre des Communes, ou de tout autre corps législatif, pourraient être balayés, comme l'a fait entendre l'honorable sénateur qui m'a précédé. Je crois qu'en ce pays le sentiment prohibitionniste est tellement fort, qu'il soit mal inspiré ou sagement dirigé, qu'il est impossible de s'y opposer. Je crois, cependant, qu'en votant une loi au sujet de cette question des plus importantes, nous devrions faire attention à sa rédaction et à ses effets possibles sur les droits des pro-

L'hon. M. TANNER.

vinces, droit que nous avons mission de protéger. C'est pour cette raison que, l'année dernière, j'ai voté contre la mesure prohibitive alors soumise à cette Chambre-ci. Je comprenais que c'était un empiétement sur les droits provinciaux et qu'étant ici un représentant d'une des provinces, il était de mon devoir de me déclarer en faveur des droits provinciaux. J'ai donc cru devoir voter contre cette proposition de loi.

A cette session-ci on présente une mesure qui laisse entièrement cette question entre les mains des provinces. Je serais prêt à supporter une proposition de loi même plus avancée, qui stipulerait que, sur une résolution adoptée par une législature provinciale demandant la prohibition, celle-ci lui soit accordée. Il vaut peut-être mieux que la question soit soumise au peuple et que celui-ci soit appelé à la régler.

Personnellement, je crois que les prohibitionnistes vont trop loin. Je crois qu'en laissant à l'ouvrier une certaine liberté de se procurer des bières et vins légers d'un titrage raisonnable, ce serait agir mieux et plus sagement dans l'intérêt de la prohibition même. M. Gompers, le grand chef ouvrier des Etats-Unis, pour l'opinion duquel j'ai le plus grand respect, déclare énergiquement que les mesures extrêmes de prohibition qu'on est à décréter ont un très mauvais effet sur la classe ouvrière aux Etats-Unis; que les hommes, travaillant dans les manufactures et autres endroits, où la tension physique et mentale est assez grande, ont besoin de quelque stimulant, et que les partisans extrêmes de la prohibition qui les empêchent de l'avoir, devront quelque jour payer cher leurs vues radicales sur cette question.

En attendant, tout de même, il est évident qu'une majorité écrasante de la population, je pourrais dire de ce continent, est en faveur de cette prohibition. Les membres de ce Sénat sont justifiables de décider les questions de cette nature en tenant compte seulement de leur mérite intrinsèque. L'opinion des prohibitionnistes, ou celle des gens partisans de la boisson enivrante, ne devrait aucunement nous affecter. Nous devons avoir en vue les intérêts du pays en général, et si nous pensons que cette mesure a l'appui de l'opinion publique et qu'elle est dans le meilleur intérêt du pays, alors c'est notre devoir de l'adopter telle que soumise. J'admets volontiers que le bill nous est présenté à une heure très avancée de la session. Je conviens aussi qu'il n'est pas désirable qu'on introduise aussi tardivement des projets de loi de cette importance, quand on peut con-

sacrer si peu de temps à leur discussion. Mais, comme on l'a dit, la question de la prohibition est aujourd'hui devant le pays et devant les deux Chambres du Parlement depuis longtemps déjà. La presse nous a informés des différentes mesures qui devaient nous être soumises et, vu l'importance de la question et l'avantage de faire un essai convenable de cette loi dans un temps raisonnable et dans des limites aussi justes que possible, je crois qu'il vaudrait mieux pour nous d'adopter la mesure telle qu'elle est. Je désirais donner cette explication, considérant que l'année dernière, quand la prohibition fut discutée par le Sénat, j'ai voté contre. J'ai voté contre parce que j'ai pensé que c'était porter atteinte aux droits provinciaux. La présente mesure n'empiète pas sur les droits des provinces et je crois, par conséquent, que c'est mon devoir de l'appuyer.

L'honorable GEORGE GORDON: Honorables messieurs, j'ai, moi aussi, une vive sympathie pour les vues exprimées par l'honorable sénateur de Middleton (l'honorable M. Ross); mais, représentant la province d'Ontario et constatant le sentiment général de la population de cette province en faveur de la prohibition, si je dois donner mon appui à cette majorité écrasante, je n'ai qu'une seule chose à faire. Tout récemment encore, nous avons eu un référendum dans l'Ontario et bien que je ne sache pas exactement le chiffre de la majorité en faveur de la prohibition, je comprends qu'il a été très élevé, et il me semble que ce serait pour tout membre de cette Chambre-ci manquer complètement de sagesse que de s'opposer à la volonté du peuple. Je vais voter en faveur de ce bill. Je trouve tout de même qu'on paraît vouloir nous en imposer en ne nous soumettant cette mesure que ce matin, ce qui nous donne si peu de temps pour savoir ce qu'elle contient réellement. Toutefois, en dépit de ce désavantage, je comprends qu'il est de mon devoir de faire tout mon possible pour accomplir les désirs de la majorité de la population de la province de l'Ontario.

Je voyage beaucoup et, nonobstant mes vues, ou celles d'autres opposés à la prohibition, nous devons en venir à la conclusion que la majorité de la population d'Ontario est déterminée à avoir la prohibition coûte que coûte; et si nous faisons quoi que ce soit pour l'empêcher d'atteindre ce but, il me semble que cela ne sera guère à notre avantage. En tant que je suis personnellement intéressé, je partage l'opinion exprimée par un des honorables sénateurs, qu'aucun sentiment de crainte, de faveur ou d'af-

fection, ni la possibilité de l'abolition du Sénat, ni aucune autre considération semblable, ne devront jamais en aucun temps influencer ma manière de voter. Mais je désire surtout que la volonté de la grande majorité de la population soit respectée.

L'honorable P. C. MURPHY: Honorables messieurs, un mot seulement pour expliquer la position que j'entends prendre aujourd'hui. Comme l'honorable sénateur qui m'a précédé, je comprends que des mesures aussi importantes que celle-ci ne devraient pas être passées au Sénat aux dernières heures de la session. Quand, à la session passée, on a étudié un bill semblable, j'ai voté contre la décision de la Chambre des Communes. Le projet de loi actuel est d'un caractère tout à fait différent. J'ai voté ainsi l'année dernière parce que je croyais que le Parlement fédéral n'avait pas le droit d'imposer sa volonté à une province autonome, ou semi-autonome. Cette année, la situation est différente. La mesure proposée donne à la province le droit de décider pour elle-même, tel que stipulé par le traité de paix, et je crois qu'il serait mal de la rejeter. Pour les raisons que je viens de mentionner, je voterai cette année pour l'affirmative.

Il est une autre raison pour laquelle j'ai voté pour la négative à la dernière session. Le bill de la dernière session aurait mis au rancart toutes les brasseries et distilleries. Cette année, grâce à un amendement présenté à la Chambre des Communes, les droits substitués de ceux qui ont de l'argent placé dans de tels établissements sont protégés, et les distilleries et les brasseries ont la permission de continuer à manifester pour expédier leurs produits en dehors du Canada ou à toute province au Canada où la vente de bière, vins légers ou autres liqueurs est permise.

Venant de la première province qui a établi la prohibition, je comprends que le sentiment populaire soit par une majorité écrasante en faveur de la prohibition. Nous devons déplorer, comme je le fais moi-même, la position extrême prise par les prohibitionnistes. Je crois qu'on devrait tolérer la bière, surtout pour l'ouvrier. Autrefois, les travailleurs qui apportaient leur lunch à leur atelier pouvaient avoir une bouteille de bière fraîche qui leur aidait à prendre leur repas du midi dans les journées chaudes de l'été. Aujourd'hui, il n'en est plus ainsi. Maintenant, l'ouvrier doit manger son pain sec ou l'arroser d'eau, ce qui est loin d'être juste, ce me semble. Toutefois, comme ce bill est évidemment en harmonie avec le sentiment d'une très forte

partie du public en ce pays, je voterai en faveur de la mesure.

L'honorable M. McSWEENEY: Les gens de l'île du Prince-Edouard sont-ils en faveur du bill?

L'honorable M. MURPHY: Oui, les neuf dixièmes le sont.

L'honorable ROBERT WATSON: Comme vient de le dire l'honorable sénateur, il y a un changement entre le projet de loi de l'année dernière et celui de cette année-ci; mais je ne pense pas que le changement soit dans la bonne direction pour satisfaire le peuple du Canada. Il aurai préféré, il me semble, arrêter l'écoulement à sa source même. D'aucuns honorables sénateurs se sont opposés à la prohibition de l'année dernière parce que, l'eût-on adoptée, les distilleries auraient été mises au rancart. La population de ce pays, si je comprends bien sa pensée, voudrait voir les distilleries au rancart, parce qu'elle constate qu'il est presque impossible d'arrêter la vente de la boisson tant qu'on n'en aura pas arrêté la fabrication. Sous ce rapport, la prohibition proposée ne répond pas aux désirs du peuple.

Par tout l'univers les partisans de la tempérance tentent de venir à bout d'établir la prohibition mondiale. Par la présente loi nous allons permettre aux distillateurs de faire des liqueurs pour l'exportation. Une prohibition mondiale ne sera jamais assurée par une loi de ce genre.

Ce bill, comme je le comprends, stipule que si la question est soumise à une province, le vote de la majorité fera triompher la prohibition. Je crois que ce n'est pas aller assez loin. Toute loi devant être mise à exécution par des amendes et des peines devrait contenir, il me semble, quelque disposition autorisant une législature provinciale à dire quelle majorité sera requise pour établir une telle loi. J'ai supporté la proposition de l'an dernier et j'appuierai celle de cette année.

L'honorable F. P. THOMPSON: Honorables messieurs, j'ai été porté à croire que mon honorable ami était opposé à la présente proposition parce qu'elle ne plaisait pas à la population par tout le pays. Je crois qu'il est bon que le Sénat se rappelle bien le sentiment du public par tout le Dominion et qu'il adopte une loi de nature à créer de meilleures conditions. C'est le Dominion qui a payé toutes les dépenses encourues pour l'administration de la loi Scott. Cette loi est appliquée dans le comté d'York, et je n'ai aucune hésitation

L'hon. M. MURPHY.

à dire qu'à Fredericton les conditions se sont remarquablement améliorées depuis que nous nous sommes débarrassés des buvettes. Chaque fois que la question a été soumise aux citoyens, il ont appuyé le Scott Act. C'est le devoir du Sénat, je crois, de refléter autant que possible les sentiments du peuple du Dominion. Notre position indépendante augmente notre responsabilité en ce que nous pouvons faire exactement ce que nous devons faire. Il n'y a aucun doute que les opinions exprimées en cette Chambre au sujet de cette proposition reflètent l'opinion publique. Mon honorable ami de Middleton (l'honorable M. Ross) ne croyait pas qu'il nous fût nécessaire d'adopter la proposition de l'année dernière parce que les arrêtés du Conseil devaient exister pendant une année après la déclaration de la paix. Il croyait que les choses devaient être laissées dans le "statu quo". L'autre jour on a fait ici la remarque qu'il y avait deux manières de tuer un chat, ce qui me fait dire qu'il est facile à un homme de loi de suggérer les moyens de tuer un projet de loi. Maintenant, l'honorable sénateur suggère que nous laissions cette proposition en suspens jusqu'à la prochaine session. Je propose que nous l'abrogions à la prochaine session, si nous constatons qu'elle n'a pas l'appui du public. Voilà, je crois, l'attitude que nous devrions prendre. La session peut être avancée, mais ceci n'est pas une question nouvelle. Dans toute réforme, le progrès est lent, mais des demandes ont été faites seront continuées au sujet de cette question. Le programme d'un des nouveaux partis demande l'abolition du Sénat. Sans m'occuper spécialement de l'attitude des cultivateurs du Canada sur ce sujet, j'appuie la présente proposition de loi. Je ne suis pas un partisan fanatique de la tempérance, mais je crois que la prohibition servira le bien commun. La population du pays croit qu'elle est pour le bien commun; et comme la population du pays a exprimé son opinion, je suis en faveur de cette prohibition.

L'honorable R. H. C. PRINGLE: Honorables messieurs, le bill qui nous est soumis à cette session-ci contient les mêmes éléments que celui de la session dernière avait par rapport à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord et à la question de sa constitutionnalité. Dans le présent bill se trouve aussi comprise la question de conférer aux provinces les pouvoirs du Dominion. Je ne veux pas pour le moment toucher au fond

de la question. Tout le bill fourmille de points constitutionnels, et nous avons à peine une heure, peut-être, pour le discuter. Je vais lire quelque chose pouvant intéresser certains honorables sénateurs. C'est tiré des colonnes de rédaction du "Pionier", du 24 octobre, le principal organe prohibitionniste de la province d'où je viens, et il exprime, je le suppose, l'opinion des prohibitionnistes d'Ontario. Il est intitulé "Inadequate".

Après avoir cité les dispositions de ce bill, l'auteur dit:

Cette méthode de traiter le trafic des liqueurs est tout à fait insuffisante et les prohibitionnistes du Dominion du Canada ne sauraient l'accepter. Elle se prête à deux objections essentielles.

En premier lieu, le gouvernement fédéral s'empêche pour se soustraire à la responsabilité qui lui incombe. Le devoir d'une province de légiférer est contigu seulement à ses pouvoirs constitutionnels. Le devoir du Parlement fédéral s'étend aussi jusqu'à la limite de son pouvoir constitutionnel.

A chaque étape du progrès dans la réforme de tempérance, les membres du corps législatif sollicités ont fait des efforts pour se décharger de leurs responsabilités sur d'autres personnes.

Puis il démontre comment cela s'est fait, et il continue ainsi:

Maintenant le Parlement fédéral cherche à éluder son devoir et à rejeter l'obligation sur les provinces. Une telle ligne de conduite n'est pas honorable; elle est trop sinieuse; ce n'est pas de la bonne politique.

En second lieu, le bill est insuffisant et compliqué. Il ne s'occupe aucunement de l'exportation des liqueurs. Permettre la manufacture au Canada de liqueurs enivrantes pour l'exportation est mal. Or, nous en permettons non seulement l'exportation, mais la manufacture.

L'honorable M. TANNER: Mon honorable ami serait-il disposé à leur donner la sorte de politique qu'ils veulent avoir?

L'honorable M. PRINGLE: Je leur donnerais tout ce qui est constitutionnel.

L'honorable M. TANNER: Mon honorable ami leur donnerait-il une loi couvrant tout le Dominion?

L'honorable W. B. ROSS: Je la leur donnerais.

L'honorable M. PRINGLE: Alors, offrez-la donc. C'est bien cela qu'elles demandent.

Ce serait à la honte du Canada de prohiber le trafic des liqueurs enivrantes parmi nous, mais d'en autoriser la manufacture et l'exportation en Chine, dans l'Amérique du Sud, en Afrique et autres pays, afin de débaucher et dégrader les citoyens d'autres contrées.

Le bill défend seulement la manufacture et l'importation dans telles provinces qui, par un procédé absurde indirect, auront suivi une certaine procédure et voté sur la question pour

permettre la manufacture et l'importation dans toutes les autres parties du Canada.

Dire que ceci est une solution de la question de la tempérance serait une plaisanterie, si cette question n'était pas aussi sérieuse.

Je ne veux pas fatiguer la Chambre en lisant le reste de cet article, mais d'après ce que j'en ai lu et à la lumière des questions constitutionnelles, on ne saurait trouver de motion meilleure que celle de mon honorable ami de Middleton (l'honorable M. Ross).

L'honorable JOHN WEBSTER: Je suis de l'avis de l'honorable sénateur d'Assiniboia (l'honorable M. Turriff) qui a dit que ceci n'était peut-être pas tout ce que réclamaient les partisans de la tempérance. Mais ceux-ci sont des gens raisonnables et ils envisagent cette mesure comme un pas dans la bonne voie. Voilà pourquoi j'approuve cette proposition de loi: La voix du peuple, en général, tant au Canada qu'aux États-Unis, réclame la prohibition. Je regrette qu'il n'y ait rien que nous puissions dire en faveur du whiskey. J'ai voyagé au cours des quarante années passées et j'ai vu nombre de tristes cas produits par le whiskey; mais il me reste encore à voir le premier cas de tristesse causé par la prohibition.

Quelques honorables SENATEURS: Oh, oh.

L'honorable M. WEBSTER: Par une majorité écrasante, la population de l'Ontario a exprimé, il y a quelques semaines, son opinion en faveur d'une loi de tempérance. Je suis un de ceux qui croient en la démocratie—que la voix du peuple doit être entendue. Le peuple a demandé cette loi. Faisons preuve de notre empressement à la lui donner. Il y a quelques instants, un honorable confrère s'apitoyait sur le sort de l'ouvrier qui ne pourrait plus avoir sa bière pour le lunch. Laissez-moi vous dire que, pour la moitié de ce que lui coûterait la bière, il peut acheter une chopine de lait.

L'honorable M. WATSON: De lait de beurre.

Quelques SENATEURS: Oh, oh.

L'honorable M. WEBSTER: Il n'est pas nécessaire d'aller bien loin pour voir le résultat des licences pour le vin et la bière. Ici tout près, de l'autre côté de la rivière, à Hull, on a essayé la licence de vin et de bière, et quel en a été le résultat? Le maire dit qu'à partir du 15 décembre, la municipalité sera parfaitement à sec. Ce sont des hommes de cette nature qui devraient être maires. Le peuple lui a donné

son appui et il sera réélu maire. Montrons notre bon vouloir à nous conformer au désir du peuple et donnons-lui la loi de tempérance qui nous est maintenant soumise.

L'honorable L. G. POWER: Honorables messieurs, je n'ai pas l'intention de discuter à fond la présente question, mais je désire faire quelques remarques en réponse aux observations de certains honorables membres de cette Chambre. Ces honorables messieurs m'ont assez surpris en énonçant l'argument que le Sénat devrait se soumettre à la volonté populaire et que l'action du Sénat, à la dernière session, serait peut-être, comme on le verrait plus tard, le premier pas vers l'abolition de cette Chambre-ci. Je suis d'accord avec mon honorable ami de Middleton qui a déclaré que nous devrions remplir notre devoir courageusement et fermement sans égard aux conséquences, et je crois que c'est là la raison d'être du Sénat. Nous ne sommes pas ici pour être guidés par ce qui se passe aux Communes, ou par ce que nous penserions être le sentiment populaire du moment. Un des buts de l'établissement d'une seconde Chambre est d'empêcher qu'un sentiment populaire passager puisse induire le pays en erreur.

Parlant de la conduite du Sénat pendant la dernière session, un honorable sénateur a fait allusion au danger d'un conflit avec les Communes. Est-il un honorable sénateur qui croie réellement et sincèrement que l'action du Sénat, l'année dernière, ou l'action proposée par l'amendement actuellement devant la Chambre, va précipiter un conflit avec les Communes? Cela n'arrivera pas, car les honorables sénateurs savent, ou sont convaincus, que les membres de la Chambre des Communes se sont réellement réjouis, l'année dernière, de l'action du Sénat.

Quelques SENATEURS: Très bien!

D'autres SENATEURS: Non, non.

L'honorable M. POWER: Les membres des Communes ont senti que le fardeau de la responsabilité leur avait été enlevé des épaules et, en général, ils ont été heureux de ce qui a été fait. Une mesure craintive est toujours une mesure mal accueillie, dans la politique comme dans la guerre; et comme un honorable sénateur a référé à la grande majorité favorable à la prohibition lors du récent referendum dans la province d'Ontario, j'attirerai l'attention sur le fait que, bien qu'il y ait eu une majorité très prononcée, il y a eu d'autre part une minorité très grande et considérable.

L'hon. M. WEBSTER.

L'honorable W. B. ROSS: Tous n'étaient pas du même côté.

L'honorable M. POWER: En tout cas, il y a eu une minorité très considérable; mais je crois que, sans le vote des femmes, le résultat du referendum aurait pu être différent. Ne vous méprenez pas, toutefois, sur le sens de mes paroles, honorables messieurs; je ne trouve pas à redire contre le vote féminin; mais nous devons considérer les faits.

Comme je l'ai dit, je ne me propose pas de discuter à fond le principe de ce bill. J'approuve entièrement ce qu'a dit l'honorable sénateur de Middleton et je suis aussi d'accord avec l'honorable sénateur de Co- (l'honorable M. Pringle) quant à son appréciation de la question constitutionnelle.

Sur motion de l'honorable M. Macdonell, le débat est ajourné.

PROROGATION DU PARLEMENT.

Son Honneur le Président donne lecture d'une communication du secrétaire du Gouverneur général, annonçant que Son Excellence se rendra à la chambre du Sénat à quatre heures et demie, cet après-midi, pour proroger la présente session du Parlement.

Le Sénat ajourne à deux heures de l'après-midi.

SECONDE SEANCE.

Le Sénat se réunit à 2 p.m., le Président au fauteuil.

Affaires de routine.

BILL DE CREDITS N° 5.

PREMIERE LECTURE.

On reçoit un message de la Chambre des Communes avec le bill 44, "Loi accordant à Sa Majesté certains montants pour le Service public de l'exercice financier finissant le 31 mars 1920".

Le bill est lu pour la première fois.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable SIR JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture du bill.

Il dit: Honorables messieurs, le montant total du bill des subsides est de \$62,916,000. En parcourant le contenu, les honorables sénateurs remarqueront que la majeure partie, presque la somme entière, se compose de deux items qui sont le résultat de la politique du Gouvernement concernant la démobilisation. Il y a un item de

\$20,000,000, qui seront avancés pour aider au projet de l'établissement des soldats sur des terres. Un autre item est de \$40,000,000 aux fins de mettre à exécution les recommandations contenues dans le rapport sur le rétablissement civil des soldats. Ces deux item absorbent \$60,000,000 des \$62,916,000, laissant \$2,916,000 qui doivent être appliqués aux différents item contenus dans le bill.

L'un de ces autres item se rapporte aux dépenses encourues à l'égard de la Commission du Service civil, auxquelles on a pourvu par un bill étudié en cette chambre et dûment adopté.

Il y a un item de \$2,000,000, crédit qui doit être appliqué au paiement de fournitures nécessaires, tels qu'aliments, vêtements, combustible et fourrage pour les animaux dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, la nécessité de ces fournitures provenant de l'insuffisance de la récolte de l'année dernière.

L'honorable M. BOSTOCK: Honorables messieurs, ce bill stipule le vote d'un montant d'argent considérable à cette session du Parlement. Si cette session était la seule tenue cette année, la question ne serait pas aussi sérieuse; mais comme elle est une session supplémentaire, le vote de \$62,916,000, en sus de ce qui fut voté à la dernière session, veut dire le prélèvement d'une forte somme d'argent par voie d'emprunts ou de taxes et accroît les fardeaux imposés au peuple de ce pays. Naturellement, comme l'a fait remarquer mon honorable ami, la plus grande partie de ce montant s'applique au rétablissement civil des soldats, tel que recommandé dans le rapport du comité de la Chambre des Communes, qui a siégé assez longtemps, étudiant un certain nombre des questions qui ont occupé l'attention du public et des conditions que les soldats en général ont considérées comme injustes à leur égard. J'espère que le rapport du comité aura pour effet de satisfaire ces individus et de calmer dans le pays le sentiment de malaise qui a été créé jusqu'à un certain point par l'idée qu'un grand nombre des hommes qui ont si bien combattu au front pour nous et ont fait tant de bien pour leur pays n'ont pas reçu de la part du Gouvernement le traitement auquel ils croyaient avoir droit. J'ai confiance que le crédit maintenant voté devra contribuer grandement à faire cesser ce mécontentement.

Il y a, de plus, un montant de \$20,000,000 pour pourvoir à "des avances aux soldats s'établissant sur des terres et au coût de

l'établissement des soldats, de 1917 et 1919, y compris l'aide des commis". J'oublie le montant que nous avons voté à la fin de la dernière session, mais les deux sommes réunies feraient, je pense, un total considérable avancé pour ces fins. Il m'est venu à l'idée de me demander si cet argent a été dépensé pour le plus grand bénéfice de ceux qu'on avait probablement l'intention d'aider. On a, en différentes occasions, attiré mon attention à des plaintes concernant la façon dont les soldats avaient été traités lorsqu'ils ont tenté de s'établir sur les terres. Dans un bon nombre de cas, on a constaté que la procédure établie pour la distribution de cet argent, ou pour accorder une subvention dans un cas particulier, avait imposé un assez long délai, et dans certaines parties de la province d'où je viens l'idée s'est répandue parmi les soldats rapatriés que cette procédure est trop incommode et qu'il y a trop de routine administrative se rattachant à cette entreprise. Le résultat en a été que, dans certains cas, les pétitionnaires ont été retardés dans leurs projets et n'ont pu s'établir aussi facilement qu'on le croyait généralement. Je ne sais pas si c'est bien ici l'endroit où l'on pourrait bien profitablement discuter cette question; mais je voulais y attirer l'attention du ministre, parce que je pense que nous désirons tous que les hommes qui voudraient s'établir sur des terres puissent le faire le plus tôt possible.

Il y a ici un autre item de \$2,000,000 pour des terres et parcs fédéraux. Il est semblable aux autres item que nous avons dû voter en différents temps dans le but d'améliorer la situation dans l'Ouest, où les cultivateurs avaient souffert des conditions défavorables de la température. Je ne sais si mon honorable ami est en état de nous dire jusqu'à quel point l'argent voté par le passé a été remboursé au trésor du Gouvernement, ou si ces \$2,000,000, et, je suppose, l'autre montant de \$450,000, qui paraît à la dernière page du budget, seront à la longue remis au Gouvernement. Ceci est une somme considérable à déboursier et je présume que le Gouvernement s'efforcera de pourvoir à ce que, dans les années à venir, quand les affaires seront meilleures, les gens obtenant de l'aide sous cette forme devront, autant qu'ils le pourront, rembourser l'argent au Trésor.

Il y a encore un autre item de \$25,000, dans le but de défrayer les dépenses des délégués et aviseurs canadiens à la Conférence internationale du travail à Washington. J'ai compris, l'autre jour, que le ministre du Travail disait que cette Confé-

rence n'avait pu jusqu'à date faire grand-chose, parce qu'elle attendait l'arrivée des délégués de l'Europe. Je n'ai vu aucun rapport de ce qui a été fait; mais du fait que cet item appert au budget je présume que le Gouvernement considère que cette Conférence, si elle ne procède pas actuellement, se mettra sous peu à l'œuvre, et qu'elle arrivera à quelques conclusions définies. Les questions qu'elle devra traiter sont d'une grande importance, non seulement pour le Canada, mais pour tout l'univers. Une question importante que la Conférence doit étudier se rapporte aux heures du travail dans différents pays. Je suis curieux de savoir si les délégués du Canada à Washington ont eu le loisir de discuter entre eux cette question. Je tiens aussi à savoir quelle position les délégués du Canada prendront sur d'autres questions qui vont surgir. Est-ce que les délégués représentant la classe financière, la classe ouvrière et la classe agricole, ont décidé quelle ligne de conduite ils devront suivre? S'ils ne l'ont pas fait, je ne pense pas qu'il y ait grand espoir de voir les divers représentants arriver à une conclusion bien définie, parce qu'il aborderont les sujets à des points de vue différents, et, vu qu'ils parlent tant de langues différentes, ils auront d'autant plus de difficultés à saisir les points de vue des uns et des autres. Si mon honorable ami peut nous donner quelques informations au sujet de cette Conférence, je crois qu'elles seraient très-utiles à cette Chambre.

Les autres items du budget sont d'un caractère ordinaire, se rapportant plus ou moins à des dépenses encourues par la convocation de la présente session.

J'attire de nouveau l'attention sur le fait qu'en encourageant ces dépenses et en votant ces fortes sommes d'argent, nous chargeons le peuple des fardeaux additionnels. Dans un autre endroit, un membre du Gouvernement a déclaré l'autre jour, si je l'ai bien compris, que nous aurions besoin d'un montant très considérable, — quelque \$700,000,000, je crois — pour les fins de l'administration du pays. Si l'on considère que notre population dépasse à peine les 8,000,000, c'est là une somme d'argent énorme. Le Gouvernement tente présentement de prélever \$300,000,000 par voie d'emprunt en ce pays. Nous espérons, naturellement, qu'il réussira; mais si la déclaration faite ailleurs par un ministre est exacte, le Gouvernement devra bientôt recourir au pays pour un autre emprunt, à moins de prélever la somme additionnelle par voie d'impôts. Devant le comité de l'autre Chambre s'oc-

L'hon. M. BOSTOCK.

cupant de la question du rétablissement civil des soldats, l'ex-ministre des Finances a dit que le Gouvernement ne pouvait guère espérer augmenter la taxation de façon appréciable, et que s'il le faisait il placerait sur le peuple un fardeau trop lourd pour ses épaules.

Je ne veux pas retenir la Chambre davantage; mais je désire exprimer l'espoir que le Gouvernement limitera les dépenses de toute manière possible, afin que nous puissions nous attendre à une administration plus économique et plus attentive des finances du pays à l'avenir.

L'honorable J. G. TURRIF: Honorables messieurs, je remarque un item de \$276,000 pour la réorganisation de l'Imprimerie nationale. D'après les journaux je comprends que ce montant est en grande partie destiné à donner des allocations de retraite à des employés qu'on congédie. Je suggère que le Gouvernement voie à ce qu'aucun de ceux qui ont retiré des salaires pendant les vingt-cinq dernières années et qui n'ont pas été en fonctions pendant des années entières, ne soient au nombre des nouveaux bénéficiaires.

En ce qui concerne l'item de \$2,000,000 pour des avances de graines de semence, je tiens à savoir si le temps n'est pas arrivé de laisser les questions de ce genre à la charge des gouvernements locaux. Ceux-ci pourraient s'occuper de ces affaires bien mieux que le Gouvernement fédéral ne saurait le faire. Le Gouvernement fédéral délègue un fonctionnaire pour diriger la distribution. Il ne connaît rien de l'affaire et il lui faut obtenir tous les renseignements possibles. D'après ce que j'en sais personnellement, je puis dire que, dans les années passées, une grande quantité de graines de semence a été avancée à des hommes qui n'y avaient aucun droit, et les fonctionnaires ne pouvaient guère prévenir cet abus.

Il y a un item de \$20,000,000 pour l'établissement des soldats sur des terres. J'ai la même opinion que j'ai exprimée l'année dernière, c'est-à-dire que c'est une folle dépense. L'année dernière, si j'ai bonne mémoire, nous avons voté \$25,000,000; et, cette année, nous votons \$20,000,000 de plus. Je suggérais au Gouvernement de faire bien attention aux détails de cet item particulier de dépenses.

Par rapport à l'item de \$40,000,000, je suis heureux de pouvoir féliciter le Gouvernement de la décision qu'il a prise au sujet du rétablissement du soldat. Il m'a fait plaisir de constater que le Gouvernement a eu le courage de résister aux appels de

têtes chaudes qui demandaient une gratification de \$2,000 pour chaque homme, ce qui aurait trop augmenté le fardeau de notre population. La mesure adoptée est bien meilleure. L'action antérieure accordant une gratification générale, qui a coûté \$153,000,000 au pays, fut mauvaise. Si l'on avait alors donné une gratification dans le genre de celle qui est maintenant proposée, pour aider ceux qui en avaient besoin, l'on aurait obtenu de meilleurs résultats. Des milliers d'hommes qui ont obtenu la gratification n'ont pas fait une journée de travail depuis qu'ils l'ont reçue, bien qu'il y ait eu de l'ouvrage pour chacun d'eux. Ils auraient pu obtenir de l'emploi, mais ils n'ont pas voulu l'accepter. Maintenant, la gratification est chose du passé, et nous allons avoir à nous occuper de nouveau de ces hommes. Je ne cède le pas à qui que ce soit dans mon désir de rendre justice à ceux qui ont été blessés et à ceux qui ont souffert, aussi bien qu'aux parents de ceux qui ont été tués; mais ce serait folie d'accorder une gratification générale, et tout parti politique qui appuierait une telle proposition serait défait, parce que le bon sens populaire reconnaît que le Gouvernement a fait beaucoup, et même plus que ce qu'il devait faire pour ces hommes. Les soldats de retour ont causé une dépense presque deux fois aussi élevée que la dette du Canada avant la guerre, en gratifications seulement; et malgré cela, nous en entendons quelques-uns prétendre qu'ils n'ont pas été bien traités. Je dis qu'ils sont bien traités, et plus que bien traités, et il me fait plaisir de constater que le Gouvernement en soit venu à cette décision qu'il a prise, et qu'il a probablement mis fin à ces gratifications aux soldats de retour.

L'honorable GEO. H. BRADBURY: Je tiens à dire un mot ou deux au sujet du crédit de \$25,000 pour exploitations houillères. Je veux attirer un instant seulement l'attention de la Chambre sur un rapport fait par un fonctionnaire que le ministère de l'Intérieur a envoyé dans l'Ouest pour y faire des investigations relatives aux terrains houillers. Parlant des concessions Hoppe, il dit:

Il y a des preuves plus que suffisantes d'une abondance de houille, non pas une ou deux veines, mais un grand nombre, toutes d'une épaisseur exploitable, et d'une qualité supérieure qui ne laisse aucun doute. Quant à la qualité du charbon, je vous ferai rapport plus tard lorsque les résultats des analyses seront connus.

Cette zone houillère comprend peut-être les plus grands gisements inexploités qu'il y ait aujourd'hui au Canada. Pour le moment, le pays n'a pas besoin de ce charbon.

Je tiens à attirer l'attention de la Chambre sur la phraséologie de ce paragraphe:

Pour le moment, le pays n'a pas besoin de ce charbon. Par le passé, toute disette de charbon a été produite entièrement par des difficultés ouvrières. On puise du charbon Drumheller à moins de 100 milles de la cité de Calgary. Il y en a une abondance. Cependant, le prix à Calgary, aujourd'hui, est de \$8.75 la tonne. Ceci est dû entièrement aux difficultés ouvrières et non pas à la rareté de cette commodité.

La capacité des mines de l'Alberta, si on les exploitait régulièrement pendant tout le cours de l'année, est approximativement de 15,000,000 de tonnes, annuellement. Cependant, l'année dernière, la meilleure au point de vue de la production, a produit 6,000,000 de tonnes seulement.

En conséquence, je crois qu'on n'a pas besoin pour le moment du charbon de la région de Smoky River, et que les mines exploitées aujourd'hui dans cette province suffisent amplement aux besoins du marché.

Si le Gouvernement continue et développe l'exploitation d'un réseau national de voies ferrées, il aura besoin de réserves houillères. Même s'il n'exploite pas ses chemins de fer, je crois qu'il serait à propos de réserver ce bloc pour l'avenir. Quand le temps sera venu où ce charbon sera requis pour les fins domestiques et industrielles—et l'on n'en aura pas besoin pour des années à venir—le Gouvernement, s'il le désire, pourra en disposer pour une jolie somme. En attendant, je crois que ce serait une mesure sage et convenable de faire cette réserve de charbon.

En dépit du rapport de cet expert qui vient d'arriver de l'Ouest, et qui déclare que ce charbon n'est pas nécessaire, que le charbon de la Drumheller et autres mines peut suppléer à tous les besoins, je constate qu'un des députés de l'Ouest, M. E. E. Myers, de Kindersley, réfère à cet item, et demande si le directeur est actuellement à l'œuvre. Il ajoute que nombre de gens souffrent du manque de charbon et qu'on ferme les écoles et les édifices publics.

J'ai déjà eu l'occasion d'attirer l'attention sur le fait qu'il y a eu beaucoup de souffrances dans toutes les provinces de l'Ouest; et, cependant, le fonctionnaire envoyé par le ministère de l'Intérieur dit qu'il y a une abondance de charbon dans l'Ouest et que ces réserves pourraient être exploitées. Il fait cette déclaration malgré cet autre fait que nous avons importé, l'année dernière, dans la province du Manitoba pour \$3,000,000 de charbon dur, et du charbon mou pour une valeur plus élevée, pour l'usage de la population. On a importé au Manitoba pour plus de \$6,000,000 de charbon, et la valeur du charbon importé de la tête des lacs s'est élevée à \$18,000,000. Toutes ces mines dont il parle ont été exploitées depuis des années et elles n'ont pas réussi à subvenir aux besoins de la population de l'Ouest.

Je désire répéter ce que j'ai déjà dit ici, que, dans l'intérêt de la population de ces

trois provinces occidentales, le Gouvernement devrait construire ces soixante ou soixante-dix milles de chemin de fer, en correspondance avec le réseau national, dans ce qu'on est convenu d'appeler les concessions Hoppe, pour exploiter ces mines et mettre leur produit sur le marché. Nous avons non seulement du charbon bitumineux de bonne qualité, mais aussi de l'antracite de qualité supérieure. Nous en avons 100,000,000 de tonnes, et les gens de l'Ouest souffrent aujourd'hui d'une disette de combustible! En présence de ces faits je dis que, si le monsieur qui a fait ce rapport eût été un employé des grands propriétaires houillers de l'Ouest, ou qu'il eût parlé en leur nom, pour empêcher la compétition, il n'aurait pu faire un meilleur rapport que celui qu'il a soumis au Gouvernement. En conséquence, je demande que le Gouvernement fasse une enquête plus sérieuse sur cette affaire et, si le charbon est requis, comme je suis sûr qu'il l'est, que ces mines de charbon soient ouvertes aussitôt que possible, afin que la population de l'Ouest puisse obtenir en abondance du combustible à bon marché.

L'honorable M. POWER: Honorables messieurs, ce bill de subsides subit maintenant, si je le comprends bien, sa deuxième épreuve. Je n'ai pas l'habitude de discuter des projets de loi financière à cette heure de la session; mais il y a quelques observations que je crois de mon devoir de faire en ce moment.

Je ne m'occuperai pas des divers items secondaires du bill; mais je ne saurais le laisser passer sans faire quelques remarques sur le crédit de \$20,000,000 pour le rétablissement civil des soldats et l'autre crédit de \$40,000,000 pour mettre à exécution les recommandations du comité de l'autre Chambre. Ces \$60,000,000, honorables messieurs, constituent une somme énorme. Si un gouvernement, avant 1914, avait entrepris de soumettre une proposition de dépenser \$60,000,000, cela aurait causé une très grande excitation et provoqué une longue discussion. Il faut bien se rappeler ceci, que le Canada a déjà dépensé une somme énorme pour les soldats qui ont représenté notre pays outre-mer. Les soldats canadiens ont accompli outre-mer des faits d'armes dont le pays a toutes les raisons d'être fier; malheureusement, un certain nombre des hommes qui y sont allés ont depuis leur retour au pays fait apparemment tout leur possible pour faire disparaître le lustre et la gloire de leurs exploits sur les champs de bataille. Si nous avions pensé, quand nos soldats s'illustraient à la crête de Vimy,

L'hon. M. BRADBURY.

à Passchendaele dans d'autres batailles où les Canadiens se sont si fièrement distingués, que ces hommes qui ont franchi la tranchée d'une façon si courageuse, demanderaient, à leur retour en ce pays, des millions et des millions de dollars à titre de compensation, nous n'aurions pas eu à l'égard de nos représentants le même sentiment que nous avons éprouvé. Comme je l'ai dit, honorables messieurs, je regrette vivement que ces hommes, ou quelques-uns d'entre eux, fasse apparemment tout leur possible pour jeter du discrédit sur toute l'armée canadienne envoyée en Europe.

Aux Etats-Unis, au lieu d'une gratification de six mois de solde, environ \$600, chacun des soldats de retour ne reçoit que \$65, et nous n'avons pas entendu parler d'aucune clameur de l'autre côté, ni d'aucune agitation nationale pour obtenir le paiement de sommes énormes; et les Etats-Unis sont un pays beaucoup plus riche et bien plus en état que le Canada d'aider considérablement les soldats le retour du front. Je crois que le Canada, sans contredit, traité plus libéralement ses soldats que ne l'a fait tout autre pays au monde. Les statistiques le démontrent.

Maintenant, où ce mouvement s'arrêtera-t-il? Nous avons déjà, comme je l'ai dit, traité plus libéralement nos soldats que tout autre pays de l'univers, et pourquoi continuerions-nous à dépenser—pourquoi devrions-nous dépenser \$60,000,000 pour les aider davantage? Je pense qu'en général, comme l'a dit aujourd'hui l'honorable sénateur d'Assiniboia (l'honorable M. Turriff), il y a de l'emploi pour tous les hommes qui veulent travailler, et il me semble que ces soldats de retour devraient plutôt retourner au travail que de se tourner vers le Trésor et d'insister pour obtenir du pays des sommes d'argent exorbitantes. Si l'argent couvrirait les rues et que le Gouvernement n'eût qu'à se baisser pour le ramasser, je pourrais comprendre; mais il faut extorquer ces sommes énormes à la population ouvrière de ce pays—et, pratiquement, tout notre monde fait partie de la classe ouvrière—et je crois que nous devons avoir un peu de considération pour celle-ci et ne pas accorder toute notre sollicitude aux soldats de retour.

Il est un item auquel je désire aussi référer. Il n'appert pas ici comme item distinct; mais d'après le rapport des procès-verbaux, dans un autre endroit, il paraîtrait qu'une somme d'argent considérable doit être virtuellement octroyée au Trésor impérial. Elle doit être payée aux hommes.

Pourquoi le Canada devrait-il payer le service de ces hommes?

L'honorable M. SHARPE: Des hommes enrôlés au Canada.

L'honorable M. POWER: N'est-ce pas le devoir du gouvernement britannique de faire tout ce qu'il peut être jugé nécessaire pour eux? Pourquoi le Canada, avec sa petite population et ses revenus comparativement peu élevés, devrait-il être appelé à contribuer à l'entretien des forces impériales? Je crois que le Canada a bien fait sa part en levant plus de 400,000 hommes; en payant leurs frais de traversée et ceux de leur service au front. Je trouve que ce nouveau crédit est d'une opportunité fortement contestable. Nous devrions être un peu pratiques, et je dois dire que, dans son traitement des soldats de retour, le Gouvernement, ou le Parlement, a fait preuve de très peu d'esprit pratique.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

TROISIEME LECTURE.

Sur motion de l'honorable Sir James Loughheed, le bill est lu une troisième fois et adopté.

BILL AMENDANT LA LOI DE TEMPERANCE DU CANADA.

REPRISE DU DEBAT SUR LA MOTION POUR L'ADOPTION EN DEUXIEME LECTURE ET SUR L'AMENDEMENT PROPOSE A CETTE MOTION.

Le Sénat reprend le débat, ajourné ce matin, sur la motion de l'honorable sir James Loughheed pour l'adoption en deuxième lecture du bill 26, "Loi amendante la Loi de tempérance du Canada", et sur l'amendement proposé par l'honorable W. B. Ross.

L'honorable sir JAMES LOUGHHEED: J'ai quelques mots à dire sur l'amendement de mon honorable ami de Middleton (l'honorable W. B. Ross) avant que le Sénat en dispose. Il y a plus de vingt-cinq ans, le principe sur lequel ce bill est basé a été consacré par une loi qui est entrée dans nos statuts et connue sous le nom de Loi de tempérance du Canada. On ne saurait donc prétendre que le Gouvernement, en présentant ce bill, avance une nouvelle théorie nécessitant une nouvelle étude de la part du Parlement du Canada. La Loi de tempérance a été modifiée de temps à autre. Si je ne me trompe, elle a été en vigueur dans chacune des provinces du Canada, et bien que les opinions puissent diverger sur les résultats de cette loi, elle

est demeurée dans nos statuts et constitue aujourd'hui la principale loi de tempérance dans ce Dominion. La génération qui a précédé la nôtre n'a pas réclamé la prohibition comme la réclame la génération d'aujourd'hui. Cette idée s'est considérablement accentuée. Au cours des années, le Parlement fédéral et les parlements provinciaux ont édicté des mesures de plus en plus rigoureuses en s'appuyant sur le principe que le présent bill consacre. A l'époque où fut adoptée la Loi de tempérance au Canada, il ne fut pas jugé désirable d'appliquer cette loi seulement à un groupe de comtés ou de divisions, mais il a paru sage et opportun d'appliquer les dispositions de la loi sur une plus vaste échelle. C'est ainsi que les diverses provinces ont maintenant exprimé le désir qu'au lieu de ne s'appliquer qu'à des divisions distinctes comme à présent, la loi de tempérance au Canada s'applique à la fois à toute la province. La présente proposition de cette loi n'a rien de radical, et, il me semble que tout homme raisonnable doit l'approuver. Au lieu d'appliquer cette loi en divers endroits, ici et là, nous proposons de mettre dans nos statuts une mesure autorisant chaque province à décider si cette loi doit, ou non, devenir effective dans les limites de cette province. Ce bill n'a aucun autre but. Il ne contient pas de disposition plus radicale que celles qui se trouvent dans la loi actuellement en vigueur.

De plus, honorables messieurs, je demanderai à chacun de vous s'il est possible à ce Parlement, ou à tout autre, de résister à cette vague qui submerge, non seulement notre pays, mais le monde entier? Il nous est inutile de se demander ici si la prohibition est nécessaire ou non, si elle donne de bons résultats, ou si elle ne sert à rien. Il est un fait dont nous devons tenir compte comme il s'impose à tout homme raisonnable, et c'est que tout le monde civilisé demande que la prohibition soit adoptée et appliquée le plus rigoureusement. Très peu nombreux sont les pays qui n'ont pas adopté, sur cette question, des mesures qui, il y a à peine cinq ans, auraient paru draconiennes. Chaque province du Canada s'est prononcée. La prohibition totale existe pratiquement dans chaque province du Canada, sauf dans Québec, et nous pouvons ajouter sans crainte que la faible latitude accordée à cette province de Québec n'est pas incompatible avec le sentiment général de prohibition. Le fait que chaque province a adopté une loi

conforme à ce sentiment, démontre que le parlement fédéral, lui-même, ne saurait se soustraire à ce sentiment. Le Parlement ne peut résister au vœu populaire sur une question pareille. Il se peut que, personnellement, les membres du Parlement fédéral, ou des parlements provinciaux, ne soient pas favorables à une loi de cette nature, mais ils doivent se soumettre au sentiment public, et je ne vois pas d'autre moyen de satisfaire le public que d'adopter la loi que nous avons présentée aujourd'hui.

Quelques honorables sénateurs ont dit que cette loi n'a pas assez de portée. D'autres prétendent qu'elle en a trop. La difficulté consiste naturellement à trouver un moyen terme satisfaisant; mais on pourra difficilement reprocher à ce Parlement le principe qu'il adopte de s'en remettre au propre vœu de chaque province et de laisser ainsi à chaque province la responsabilité de consulter le désir de sa propre population. La population de la province avait ainsi manifesté son désir, et la province ayant fait part de ce désir au gouvernement fédéral, ce dernier propose, aujourd'hui, la loi de tempérance devant faire partie de nos statuts. Ou, pour parler plus clairement, peut-être, nous allons simplement étendre les limites prohibitives qui, depuis une génération ou deux, ont été établies par la loi de ce pays. Ce n'est plus le temps pour les sénateurs de discuter l'opportunité ou l'inopportunité de la prohibition. Elle a conquis le territoire, et aucune puissance ne saurait résister à ce flot qui a submergé non seulement le Canada tout entier, mais tout le continent et même tout le monde civilisé. Vu ce fait, le Gouvernement n'a d'autre alternative que de présenter la loi qu'il vous a soumise et qui a pour effet d'étendre les anciennes limites de la loi de la tempérance au Canada, et cela de telle sorte que chaque province puisse déclarer s'il y a lieu et si le sentiment public désire que soit appliquée la loi déjà existante et le présent bill qui lui sert de supplément.

L'honorable M. ROSS: Honorables messieurs, quelques-uns de mes honorables collègues qui ont parlé de cette question semblent se méprendre sur le sens de ma proposition. L'honorable sénateur de Pictou (l'honorable M. Tanner) paraît être sous l'impression que je veux provoquer un vote sur le principe du bill. Je n'ai pas cette pensée. Mon but est de faire ajourner à la prochaine session la discussion sur le présent sujet.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: On me signale un point auquel je

L'honorable sir JAMES LOUGHEED.

voudrais toucher, et dont mon honorable ami tiendra probablement compte. Le projet de loi ne tend aucunement à abroger ou à affecter en quoi que ce soit la loi de la tempérance au Canada, telle qu'elle se lit aujourd'hui dans nos statuts. Le projet offre une alternative. La loi de tempérance au Canada peut être appliquée aux districts déjà spécifiés; ou, si la province le préfère, et si elle exprime son vœu par une résolution de la législature, la même loi peut être appliquée à la province tout entière. La loi de tempérance au Canada ne se trouve ainsi ni abrogée, ni restreinte en aucune façon.

L'honorable M. BOSTOCK: Je n'ai malheureusement pas eu le loisir d'étudier la question. Telle qu'elle est appliquée aujourd'hui, la loi de tempérance au Canada affecte-t-elle la fabrication?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: D'après la loi existante, il n'est pas permis de fabriquer, dans un district de prohibitions, des boissons destinées à violer la loi dans ce même district; mais il peut y être fabriqué des boissons destinées à la vente hors de ce district.

L'honorable M. ROSS: Ce district civilisé peut fournir de l'alcool aux sauvages.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. ROSS: Honorables messieurs, chacun des sénateurs peut voter en faveur de ma motion sans pour cela se prononcer pour ou contre le principe du bill. Il s'agit seulement de dire si nous avons été bien ou mal traités, si nous avons eu le loisir que nous aurions dû avoir pour examiner ce bill, le discuter et le juger comme nous aurions dû faire d'une mesure aussi importante.

L'honorable sénateur de Pictou (l'honorable M. Tanner), depuis qu'il fait partie du Sénat, semble être influencé par la frayeur que lui fait éprouver la pensée que le Sénat sera aboli si ses membres se permettent de voter librement. Si cette Chambre doit être réduite à jouer le rôle d'une étampe de caoutchouc, par suite de sa crainte de se voir abolir, le plus tôt elle disparaîtra de la face de cette terre, comme ne servant pas plus qu'un tas de fumier, le mieux ce sera pour le pays. J'estime avoir des devoirs à remplir ici, et je les remplirai malgré toutes les menaces qui me viennent du dehors ou d'où qu'elles viennent. Il est absolument inutile de me dire que le Sénat sera aboli si le bill que nous discutons est ajourné à la prochaine session.

L'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Foster) nous a dit que ce bill s'appuyait sur l'opinion que le pays tout entier manifeste pour la tempérance, comme si cela réglait la question. Même dans ce cas, il y a, au pays, d'autres personnes que des partisans de la tempérance qui ont le droit d'être écoutées. Dans l'Ontario, bien que la prohibition y ait votée, un vote considérable a été enregistré contre la prohibition. En fait, les partisans de la tempérance, eux-mêmes, ne sont point unanimes au sujet de ce bill.

Je possède une preuve documentée de ce manque d'unanimité, et c'est, avant tout, pour vous faire part de cette preuve que je me suis levé. Une lettre, signée par le révérend Benjamin Spence, se rapporte également au bill 27 qui nous viendra bientôt. Lorsque je l'aurai lue, je crois que des honorables sénateurs qui se sont prononcés contre l'ajournement du bill, trouveront d'excellentes raisons pour changer d'avis et voter l'ajournement à la session prochaine. La lettre de M. Spence est adressée à M. Porter, député à la Chambre des Communes, et se lit comme suit :

Toronto, 3 novembre 1919.

M. E. G. Porter, M.P.,
Hôtel du Parlement,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur :

Permettez-moi d'attirer respectueusement votre attention sur quelques points du projet de loi de tempérance, énoncés dans le bill 26 soumis au Parlement. Ces points affectent gravement la province d'Ontario, comme ils affecteront sans doute chaque province déjà assujétie à une loi de prohibition provinciale, et j'attire aussi votre attention sur l'extrême importance et sur la signification de l'état actuel des choses au Canada.

S'il existait un régime de licence dans la province et si on éliminait la dernière partie du deuxième alinéa du paragraphe 4 de l'article 154, le bill serait alors acceptable comme substituant une forme de prohibition au régime des licences. Nous devons cependant tenir compte du fait que huit des neuf provinces du Canada ont mis en vigueur des lois interdisant pratiquement le commerce des boissons aussi rigoureusement que le pouvait l'autorité provinciale. Toute loi fédérale, dans ces conditions, doit être étudiée à la lumière des lois provinciales, actuellement en vigueur et avec la compréhension parfaite des effets que cette loi fédérale doit exactement produire sur ces lois provinciales et sur leur application.

On reconnaît généralement que, dans le cas où une loi fédérale et une loi provinciale s'appliquent concurremment, comme dans le cas de prohibition de la vente des alcools, c'est la loi fédérale qui prévaut sur la loi provinciale. Le cas se produit avec la loi de tempérance au Canada. Aux endroits que cette loi s'applique, la loi de tempérance d'Ontario ne saurait avoir aucun effet.

Le Parlement fédéral a juridiction exclusive pour légiférer sur la fabrication, l'importation et le trafic interprovincial des boissons. En

tant, par conséquent, que la loi fédérale touche à la fabrication et à l'importation généralement, elle n'entrave l'application d'aucune loi provinciale. Relativement à la vente des boissons, il est reconnu que l'autorité fédérale et l'autorité provinciale ont juridiction concurrente. Cependant, le conflit éclate du moment que l'autorité fédérale légifère sur la vente des boissons.

L'alinéa (b) du paragraphe 2 de l'article 154 du bill 26 touche à la vente des boissons. Aussitôt surgit la question constitutionnelle de savoir comment cette mesure domine et comment elle prévaut sur la loi de tempérance d'Ontario. Une comparaison de cet article avec la clause 40 de la loi de tempérance d'Ontario montre que les deux textes ont en vue les mêmes objets, et l'adoption de cet article donnera immédiatement lieu à de sérieuses complications, d'autant plus que ce bill ne semble contenir aucune autre mesure de garantie.

Le bill 26 étant mis en vigueur, un individu pourra-t-il être poursuivi en vertu de la loi de tempérance d'Ontario, pour vente illégale de boissons? Il semblerait que non. Et si cette clause de la loi de tempérance d'Ontario est ainsi infirmée, que deviendront les autres dispositions de cette loi de tempérance qui découlent de cette clause 40? Plusieurs clauses qui aujourd'hui n'ont d'importance et d'utilité qu'en ce qu'elles complètent la clause 40, perdront toute signification.

D'autres questions surgissent des exemptions auxquelles pourvoit le paragraphe 4 de l'article 154. Ce paragraphe autorise distinctement l'importation, la fabrication, la vente, la prise, la livraison, le transport, la vente ou le consentement à vendre des boissons pour des fins sacramentelles, médicales, manufacturières ou commerciales. Comparez cette disposition avec le paragraphe 3 de la clause 41 de la loi de tempérance d'Ontario et vous verrez qu'elles couvrent toutes deux le même terrain.

La loi de tempérance d'Ontario contient de plus des dispositions rigoureuses autant que complètes autorisant l'achat des boissons pour les fins stipulées au paragraphe 3 de la clause 41. Si la clause principale est mise de côté, les dispositions qui en découlent ne sont-elles pas du même coup annulées? Dans ce cas, comment se régleme l'achat de boissons pour les fins autorisées par cette loi d'Ontario, puisque le bill 26 ne contient aucune disposition détaillant la quantité qu'il est permis de vendre, les personnes à qui il est permis de vendre et les endroits où la vente est autorisée, etc.

Ce conflit de juridiction ne s'étend-il pas davantage et jusqu'à couvrir l'article 155, lequel applique aux procédures prises en vertu de la partie II les dispositions de la partie II de la loi de tempérance au Canada qui se rapportent aux contraventions et aux poursuites. Ces dispositions couvrent le même terrain que couvrent déjà des dispositions similaires de la loi d'Ontario, et elles prévalent sans doute sur les prescriptions de la loi provinciale. N'ouvrons-nous pas ainsi la porte à l'ancienne difficulté d'application qui s'est produite, dans la province de Québec, à l'époque de la loi Scott? Ne provoquons-nous pas un état de choses aussi chaotique?

Toutes ces questions fondamentales ne menacent-elles pas de faire naître des discussions et même des contestations interminables qui retarderont l'application essentielle et efficace de la loi, pour obtenir de bons résultats de mesures de ce genre?

La loi de tempérance d'Ontario, et sans doute la loi de chaque province contient des dispositions pour mettre la loi en vigueur; elle édicte des sanctions et établit une procédure particulièrement adaptée aux conditions locales de la province où cette loi doit s'appliquer. Si ces dispositions doivent être mises de côté et si les autorités provinciales sont appelées à faire respecter une loi fédérale moins rigoureuse et moins appropriée, qui dans la pratique détruit la loi provinciale, mettra-t-on autant d'enthousiasme et de dévouement à faire respecter la loi, ou en obtiendra-t-on d'aussi bons résultats que si les autorités provinciales appliquaient leurs propres lois et utilisaient leur propre procédure?

Franchement, le bill ne semble aucunement, dans sa rédaction actuelle, répondre aux besoins du pays, et, même s'il est adopté par le Parlement du Dominion, il sera tel que les provinces ne le mettront guère en vigueur.

Tandis que l'on fermera davantage la porte aux importations de boissons pour la simple consommation, ce qui provoquera de sérieux inconvénients si la prohibition de guerre est abolie, on l'ouvrira pour d'autres trafics de boissons. En sorte que, en tenant compte des doutes que fait naître l'interprétation légale de ces textes, nous perdrons probablement d'un côté les avantages que nous aurions pu gagner d'autre part. Le but auquel ce bill vise est évidemment louable, mais ses dispositions paraissent défectueuses et impraticables.

Il pourrait être aisément amendé par l'insertion d'une simple disposition interdisant l'expédition de boissons d'une province à l'autre et à une personne que les lois de cette dernière province n'autorisent pas à vendre ces boissons.

En Ontario, cet amendement aura pour effet de ne reconnaître, comme seul consignataire autorisé des expéditions de boissons, que le débitant en chef du gouvernement dans cette province, qui seul pourra vendre légalement, dans les limites de la province, des boissons pour des fins autorisées. Les dispositions prohibitives et restrictives de la loi de tempérance d'Ontario, de même que ses prescriptions relatives à l'application de la loi, demeureront intactes, et l'application même de la loi s'en trouverait plus aisée. Pareil amendement produirait un effet aussi salutaire dans chaque autre province. Deux des principales objections auxquelles ce bill donne lieu disparaîtraient si cet amendement était adopté et si pouvoir était donné aux gouvernements provinciaux d'appliquer les dispositions de la loi de la façon qu'ils décideraient.

Dans sa rédaction actuelle, le bill ne répond réellement pas à la situation présente. Il n'est pas conforme au concert des voix des partisans de la tempérance au Canada. Les méthodes compliquées et incommodes qu'il exige pour mettre ses dispositions en application pourraient ouvrir un intervalle durant lequel le trafic interprovincial se ferait sans aucun frein. Et même si ce bill est mis en vigueur, et dès qu'il le sera, sa validité sera douteuse et provoquera des actions judiciaires sur des points constitutionnels, au grand détriment de son application effective.

Le Canada s'est placé au premier rang des nations par ses lois progressives de tempérance. D'autres nations le reconnaissent et suivent son exemple. N'allons pas reculer maintenant. Le Gouvernement et le Parlement du Canada ont splendidement accompli leur devoir durant la guerre; ils ont mérité et commandé la confiance et le respect non seulement des Canadiens, mais de tous nos alliés bien pensants, de partout.

L'honorable M. ROSS.

Suivent deux ou trois brefs paragraphes sur les avantages de la tempérance; et la lettre poursuit:

Permettez-moi d'exprimer le vif espoir que, même aux dernières heures de la session, le Parlement traitera cette question avec énergie et de façon à s'affirmer.

Cette lettre est du révérend Benjamin Spence, et tous les honorables sénateurs connaissent la situation qu'il occupe. A la lumière que cette lettre répand sur la question qui nous occupe, nous trouvons-nous aujourd'hui en état de nous prononcer raisonnablement?

J'ai une autre lettre provenant de la soi-disant Ligue de la Liberté, qui se compose de gens paraissant ne posséder aucun droit, qui tâchent de se faire entendre du mieux qu'ils peuvent. Cette lettre se lit comme suit:

Ligue de la Liberté des Citoyens.

Organisée pour s'opposer à toute législation, fédérale ou provinciale, qui tend à entraver les prérogatives des citoyens.

(Section centrale.)

22, rue du Collège,
Toronto, 8 novembre 1919.

Aux honorables membres du Sénat,
Hôtel du Parlement,
Ottawa, Ont.

La Ligue de la Liberté des Citoyens, dont les membres en Ontario se chiffrent à 800,000, auxquels sont affiliés par toute la province un grand nombre de personnes qui ne sont pas encore devenues membres de la Ligue, vous prie de leur permettre de vous présenter leur protestation contre les bills 26 et 27 actuellement devant la Chambre des Communes et qui dans leur prochaine phase vous seront soumis, lesquels ont été présentés au Parlement dans le but d'interdire la fabrication et l'importation des boissons dans toute province dont la majorité des électeurs aura, dans un plébiscite, voté en faveur de ces mesures prohibitives.

La Ligue de la Liberté des Citoyens s'est formée il y a environ cinq mois, et elle s'est sérieusement occupée du vote donné dans le referendum qui a eu lieu le 20 octobre dans la province d'Ontario; avant cette époque elle n'a pas eu le loisir de s'intéresser aux projets législatifs mentionnés plus haut et qui sont soumis à la Chambre des Communes car elle aurait depuis longtemps protesté contre ces projets. Dès après la votation en Ontario, la Ligue obtint une entrevue du premier ministre suppléant, sir George Foster, et le vendredi, 24 octobre, elle demanda au premier ministre suppléant, ainsi qu'à l'honorable N. W. Rowell, président du conseil des ministres, et à l'honorable C. J. Doherty, ministre de la Justice, de nommer un comité de la Chambre des Communes pour entendre les objections et les arguments de la Ligue de la Liberté des Citoyens contre ces projets de loi. Le mardi, 28 octobre, la Ligue reçut l'avis suivant du premier ministre suppléant:

"Ainsi qu'on vous l'a fait entendre vendredi, il ne semble pas possible de constituer un comité de la Chambre des Communes pour recevoir une délégation de la Ligue de la Liberté des Citoyens, à cause, entre autres motifs, de la prorogation très prochaine de la session."

La Ligue désire faire remarquer que la nomination de ce comité lui eût permis de formuler ses vues, ses arguments et ses objections sur ces projets de loi, et elle se proposait, si ce comité avait pu être constitué, de faire comparaître devant ce comité une nombreuse délégation d'hommes d'affaires et de profession des différentes parties de la province pour exposer leurs sentiments au comité. Nous requérons maintenant, tout au moins, de renvoyer ces bills, de façon que la Chambre des Communes puisse instituer un comité pour les étudier de nouveau, et que les membres de la Ligue puissent se présenter devant ce comité pour y faire entendre leurs objections contre ces bills susceptibles d'affecter gravement les droits individuels d'une grande partie des citoyens d'Ontario.

De plus, qu'il nous soit permis de faire remarquer que les droits d'une minorité même, surtout quand ces droits sont des droits individuels, ne doivent être lésés par aucun parlement, à moins que ce ne soit pour un motif important et grave; la Ligue émet même l'opinion que l'Acte de l'Amérique britannique du Nord n'autorise pas de pareilles lois, mais qu'il donne au Parlement fédéral le pouvoir d'édicter des mesures devant s'appliquer, non pas à telle ou telle partie du pays, ou à telle ou telle classe, mais que cette application doit être générale dans tout le Dominion. Nous prétendons que la règle que ces bills comportent contrevient directement à l'article 121 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord en ce que cette loi vise à interdire le transport des produits d'une province dans une autre province et, ainsi, porte atteinte à la liberté du trafic interprovincial.

Nous prétendons de plus que cette loi équivaut à une délégation à l'électorat provincial, par le Parlement fédéral, des obligations législatives dont le Parlement fédéral a été chargé par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, en tant que la loi projetée tire son principe d'une résolution d'une législature provinciale subordonnant l'acte à la décision récemment rendue par le Conseil privé relative à l'"Initiate and Referendum Act" du Manitoba; et nous prétendons qu'ainsi la loi projetée dépasse l'autorité du Parlement fédéral.

Pour ces raisons, et pour d'autres encore, nous requérons humblement que, dans l'intérêt de la justice aussi bien que pour la protection des prérogatives et des droits individuels des citoyens de ce pays, vous refusiez de ratifier ces bills.

Et vos requérants ne cesseront de prier.
Pour la Ligue de la Liberté des Citoyens,
H. A. Machin, président.
T. L. Carruthers, secrétaire général.

A mon avis, voilà l'exposé de toute l'affaire. Aux yeux des partisans de la tempérance, le bill projeté a beaucoup d'importance; mais il manque manifestement de les satisfaire. C'est pourquoi je crois devoir insister sur ma proposition que le bill soit ajourné jusqu'à la session prochaine.

L'amendement de l'honorable W. B. Ross est négatif sur la division suivante:

POUR:

Les honorables messieurs

Bostock,	Macdonell,
Cloran,	McHugh,
Dessaulles,	McSweeney,

Milne,
Power,
Pringle,

Prowse,
Ross (Middleton),
White (Inkerman)—12.

CONTRE:

Les honorables messieurs

Beith,
Blain,
Bolduc (président),
Foster,
Girroit,
Gordon,
King,
Lougheed
(sir James),
Murphy,

Proudfoot,
Sharpe,
Tanner,
Thompson,
Turriff,
Watson,
Webster,
White (Pembroke),
Yeo—18.

L'honorable M. FARRELL: Honorables messieurs, je n'ai pas voté. J'ai pairé avec l'honorable sénateur de Lethbridge (l'honorable M. DeVeber). Si j'avais voté, je me serais prononcé contre l'amendement.

L'honorable M. DENNIS: Honorables messieurs, je n'ai pas voté. J'ai pairé avec l'honorable sénateur d'Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton). Si j'avais voté, je me serais prononcé contre l'amendement.

L'honorable M. BRADBURY: Je n'ai pas voté. J'ai pairé avec l'honorable sénateur de New-Westminster (l'honorable M. Taylor). Si j'avais voté, je me serais prononcé contre l'amendement.

La motion pour la deuxième lecture du bill est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

ETUDE EN COMITE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill. L'honorable M. Girroit à la présidence.

Article 1, nouvel article 152—Sur réception d'une résolution de l'Assemblée législative ou du Conseil du Yukon, demandant que soit pris un vote sur l'importation des boissons, le Gouverneur en conseil peut lancer une proclamation:

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Le comité me permettra-t-il d'introduire M. Gisborne dans l'enceinte du Sénat?

L'honorable M. BOSTOCK: L'honorable leader du gouvernement peut-il nous dire d'après quel principe le gouvernement a décidé d'adopter la proposition de mettre ce bill en vigueur sur réception d'une résolution de l'Assemblée législative d'une province? Si la province désire réellement mettre cette loi en vigueur, ne serait-il pas préférable que la résolution provinciale fût formulée par le Conseil exécutif, lequel siège tout le long de l'année? Les membres du Conseil sont constamment en

fonctions. S'il vous faut attendre une résolution de l'Assemblée législative, vous devrez aussi attendre que l'Assemblée se réunisse, et cela prendra beaucoup plus de temps pour faire adopter la résolution et mettre la loi en vigueur.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Mais une résolution de l'Assemblée est plus expressive qu'une résolution de l'exécutif de la province. Voilà tout ce que je puis dire.

L'honorable M. WATSON: N'y aurait-il pas lieu de prolonger le délai du scrutin? L'alinéa b stipule que le scrutin durera depuis 9 heures du matin jusqu'à 5 heures du soir. Il me semble que vous devriez mettre dans ce bill une disposition permettant à tout le monde de voter. Par exemple, dans une circonscription urbaine, lorsqu'un vote y est pris, il peut être difficile pour les hommes de quitter leur ouvrage afin d'aller déposer leur bulletin durant les heures d'ouvrage. Dans le cas des élections provinciales, on a adopté le principe de prolonger jusqu'à 9 heures du soir le délai du scrutin. Je crois que cela vaut la peine d'être étudié.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Les heures fixées dans ce bill sont pratiquement les mêmes qui ont été fixées par les municipalités, et, je pense, ce sont les mêmes que fixe la loi électorale de chaque province. Je ne crois pas qu'il soit désirable de changer ces heures bien établies.

L'honorable M. WATSON: Dans les villes et les circonscriptions urbaines, si je ne me trompe, les polls restent ouverts jusqu'à 9 heures.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Si, par la suite, on se rend compte que les heures fixées sont incommodes, il sera facile de modifier la loi dans un détail d'aussi peu d'importance. Il serait tout à fait inopportun de changer ces heures maintenant. Je ne sais pas si les Communes seront en session lorsque nous adopterons ce bill.

Le nouvel article 152 est adopté.

Le nouvel article 152a est adopté.

Nouvel article 153—Les procédures devant être les mêmes que celles qui sont prescrites pour mettre en vigueur la partie II de la loi de tempérance du Canada, et rapport devant être fait au Gouverneur en conseil qui déclarera la mise en vigueur de la prohibition lorsque plus de la moitié du vote total se sera prononcé en faveur de la prohibition:

L'honorable M. BOSTOCK.

L'honorable M. WATSON: Honorables messieurs, je désire répéter ici l'idée que j'ai déjà exprimée, que, dans une question de cette nature, la majorité favorable à la mesure devrait comprendre plus que la moitié du vote total. Une loi pareille, comportant des peines et des amendes, devrait être appuyée sur un fort sentiment populaire. Autrement, la loi n'inspire aucun respect, non seulement celle-ci, mais les autres aussi bien. J'estime inutile de proposer un amendement. Nous attendons le Gouverneur dans quelques minutes. Mais je crois devoir faire remarquer qu'une loi de cette nature devrait être approuvée par plus de 50 p. 100 des votants.

Le nouvel article 153 est adopté.

Les nouveaux articles 154 et 155 sont adoptés.

Nouvel article 156—révocation de la prohibition.

L'honorable M. BOSTOCK: Comme j'interprète ce bill, si la prohibition est adoptée dans une province, elle restera en vigueur durant trois années, après quoi une requête pourra être présentée au secrétaire d'Etat à l'effet de prendre un nouveau vote afin de voir si la population est encore en faveur de la prohibition. Est-ce là l'objet du bill?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il doit y avoir votation pour abroger la prohibition. La révocation s'effectue pratiquement d'après la même procédure que l'adoption de la prohibition.

L'honorable M. BOSTOCK: Si la prohibition doit être révoquée, faut-il une nouvelle résolution de l'Assemblée législative?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui. La révocation s'effectue par l'initiative de l'Assemblée législative.

Le nouvel article 156 est adopté.

La clause 2 du bill est adoptée.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill.

TROISIEME LECTURE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

BILL DE LA PROHIBITION DES BOISSONS.

PREMIERE LECTURE.

Un message est reçu de la Chambre des Communes avec le bill 27, "Loi modifiant

la Loi pour seconder la loi provinciale prohibant ou restreignant la vente ou l'usage des boissons enivrantes".

Le bill est lu pour la première fois.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED propose la deuxième lecture de ce bill:

Il dit: Honorables messieurs, en 1916, le Parlement a adopté une certaine loi supplémentant les pouvoirs des provinces au sujet de la prohibition ou la restriction de la vente des boissons enivrantes. En 1917 nous avons amendé la loi de 1916. L'expérience est un bon maître dans les questions de cette nature; elle a montré que les lois de 1916 et de 1917 n'allaient pas assez loin. Chaque province a eu l'occasion de mettre en application la loi que nous avons adoptée, et des représentations ont été faites au Gouvernement sur la nécessité de donner à la loi une plus grande portée. C'est pourquoi il est proposé d'étendre la loi de façon à interdire la fabrication des boissons dont l'usage violerait la loi provinciale. Le bill qui nous est soumis, pratiquement, supplémente l'autorité concernant la fabrication. Une autre clause, la clause 2, pourvoit à la poursuite de quiconque en particulier expédie des boissons dans une province en vue de violer la loi de cette province. Les honorables sénateurs se rappelleront, sans doute, que, à l'époque où un bill similaire fut soumis au Sénat en 1916, le Sénat refusa son agrément à la clause qui avait alors été incorporée au bill, à cause de l'absence de sauvegarde dans les cas de poursuite. L'ancien bill pourvoyait à ce que le délinquant pût être amené dans la province où les boissons avaient été importées. Il est maintenant proposé qu'aucune poursuite ne doive s'exercer contre une personne au dehors de la province dans laquelle cette personne se trouve, si ce n'est avec l'approbation du procureur général de la province où doit être intentée la poursuite. Je crois que l'obligation d'obtenir le consentement du procureur général constitue une sauvegarde suffisante. Si l'on demande qu'une poursuite soit intentée contre une personne qui expédie des boissons dans une province intéressée, le procureur général de cette province peut exiger l'instruction d'une cause "prima facie". Il est à croire que l'addition de cette sauvegarde fera disparaître les objections qui ont poussé le Sénat à rejeter l'ancien bill.

L'honorable M. BOSTOCK: Honorables messieurs, je ne sais s'il est utile de répéter les remarques que j'ai déjà faites au

jourd'hui sur la façon dont ce bill nous est présenté, au dernier moment de la session, lorsque nous n'avons pas le loisir de l'étudier. Nous n'avons donné qu'un vote, et ce vote montre que les membres du Sénat n'apportent pas ma manière de voir. Je ne crois donc pas qu'il soit utile de discuter davantage ce sujet. Mais, personnellement, j'objecte de toutes mes forces contre cette façon de nous présenter un bill, quelques heures, ou même quelques minutes avant la prorogation, et de nous demander de l'adopter.

Mon honorable ami (l'honorable sir James Lougheed) nous a dit que l'une au moins des clauses de ce bill a déjà été soumise au Sénat et que ce dernier s'est très fortement objecté à ce que le Gouvernement place dans nos statuts une disposition devant permettre de faire venir un homme de la Nouvelle-Ecosse en Colombie-Anglaise, voire, au Yukon, pour y être jugé. Puis, après avoir été acquitté, cet homme serait relâché et aurait à regagner sa province comme il le pourrait.

Le leader du Gouvernement nous a dit que la loi avait été modifiée de manière que la demande de poursuivre doit être adressée au procureur général; mais il n'est pas très clair, à mon avis, que la demande doive être faite ici plutôt que là pour amener un homme, disons de la Nouvelle-Ecosse à la Colombie-Britannique. Il est probable que nous pourrions mieux nous renseigner lorsque nous discuterons en comité général. Mais il me semble qu'il serait injuste de forcer un individu de traverser le continent et de l'exposer aux frais d'une poursuite de cette nature. J'ai contre cette clause les mêmes objections qui m'ont fait voter contre son adoption, en une occasion précédente.

L'honorable W. B. ROSS: Ce bill semble assez raisonnable au premier abord. En réalité, il ne l'est pas. Sa portée est extrême et il met en application des principes tout nouveaux. Tous ceux des sénateurs qui prendront la peine de lire le chapitre 19 de la loi de 1916 verront que cette loi avait pour objet de protéger la loi provinciale, ou, si vous préférez, de la supplémenter. A cette époque, les deux Chambres du Parlement prirent pour attitude de conférer aux provinces le pouvoir de légiférer pour leur propre territoire, leur juridiction ayant été définie et réglée par le Conseil privé; mais le Parlement dit: "Si quelqu'un, hors la province, et sur qui vous n'avez aucun pouvoir, viole votre loi, ou aide d'autres personnes à violer votre loi, nous viendrons à votre aide". Les deux mesures, la loi

provinciale et ce qui est connu sous le nom de Bill Doherty, couvraient la question de tempérance et s'appliquaient de façon satisfaisante. Le Dominion laissait les provinces travailler à leur propre salut.

Le bill actuel fait intervenir le Dominion dans les affaires provinciales. Le chapitre 19 de 1916 vise le particulier qui vend, et ainsi de suite, "sachant ou faisant en sorte que cette boisson enivrante sera subséquemment employée en violation de la loi de la province où elle est expédiée", et ainsi de suite. Cette loi ne s'occupe absolument que de ce qui se fait au dehors de la province. Le présent bill dit:

Toute personne qui fabrique une liqueur enivrante, sachant que cette liqueur enivrante sera ou devra être employée subséquemment en violation de la loi de la province où cette liqueur enivrante est fabriquée.

Toute la loi antérieure visait l'individu qui fabriquait des boissons au dehors de la province, sachant que cette boisson serait expédiée dans la province. Voilà maintenant que le Dominion pénètre dans la province et se substitue aux législatures provinciales. Les provinces ont la juridiction voulue pour régler elles-mêmes ces questions. Mais le Dominion intervient et fait exactement ce que M. Spence fait remarquer. Cela ne semble guère avoir d'importance, mais, l'an prochain, ce sera autre chose: pièce à pièce, la législature provinciale sera démantibulée, la législature provinciale sera éliminée.

La présente proposition de loi s'écarte également de l'opinion que le Parlement a nettement formulée lorsqu'il en vint à une décision au sujet de la loi Doherty. Lorsque les provinces possèdent la juridiction nécessaire, nous les laissons régler leurs affaires; lorsqu'elles n'ont pas la juridiction nécessaire, nous leur donnons la loi Doherty pour les aider. Je crois que le Sénat devrait affirmer l'attitude que nous avons prise en 1916, et rejeter cet article.

L'article 2 du bill ne nous est point étranger. En 1916 le Sénat refusa d'agréer pareille proposition. En vertu de cet article, un homme d'Ottawa peut être accusé par un homme du Klondike de lui avoir vendu une bouteille de whiskey à Ottawa, sachant que cette bouteille allait être transportée au Klondike. Il n'importe que l'accusateur ait bonne ou mauvaise réputation, un mandat d'amener peut être émis, au Klondike, et l'homme d'Ottawa, coupable ou non, est amené au Klondike. Un magistrat stipendiaire doit décider qui a raison. Il vous est facile de voir comment l'homme d'Ottawa peut se trouver embarrassé. Il est

L'honorable M. ROSS.

accusé et ne peut cependant revendiquer le droit d'être jugé par ses pairs, ce droit que depuis la Grande-Charte tout sujet britannique possède. A moins d'être très fortuné, comment peut-il amener avec lui au Klondike des témoins de sa bonne conduite? Il ne peut en être question. Il ne se trouvera personne, non plus, à qui le magistrat stipendiaire pourra demander un témoignage sur la réputation de l'accusé. Quel sera le résultat? Ce procès sera une farce. Dans le cas même où le prévenu serait trouvé non coupable, que deviendrait-il? Les partisans de la tempérance vous répondent que le sort du prévenu leur importe peu — et qu'il pourra regagner à pied sa province.

L'honorable M. DENNIS: Et que dites-vous de cette protection que le procureur général peut lui donner?

L'honorable W. B. ROSS: Je ne suis pas encore arrivé à cet aspect du sujet. Aujourd'hui, la situation est celle-ci: Si un homme du Klondike porte une accusation contre un homme d'Ottawa, pour avoir vendu de la boisson, le ministre de la Justice peut faire juger l'accusé ici, et, si la preuve justifie l'accusation, il peut le faire condamner. Le Sénat tenait cette procédure pour raisonnable. Mais voilà que la procédure se présente maintenant sous une autre forme.

Dans ces questions de tempérance comme en bien d'autres, les plus zélés deviennent les plus intolérants et les plus tyranniques qui soient. Les partisans de la tempérance veulent qu'un homme soit tiré d'une extrémité à l'autre du Dominion pour y être jugé. Pourquoi ne se contentent-ils pas de le faire juger dans sa propre province, à l'endroit même où il s'est rendu coupable? Pourquoi tournent-ils à l'envers la loi criminelle? Cette pratique n'est suivie dans nul autre cas, si ce n'est dans le cas de trahison qui met le pays en péril. Ils demandent une loi en vertu de laquelle un homme peut être conduit, disons, de Toronto à la Nouvelle-Ecosse, non pas avec l'approbation du procureur général de l'Ontario, où cette nouvelle disposition pourrait procurer quelque protection au prévenu, mais avec l'approbation du procureur général de la Nouvelle-Ecosse. Au fait, ces têtes chaudes de la tempérance peuvent formuler des accusations et obtenir le consentement du procureur général comme une simple formalité. Quel intérêt le procureur général a-t-il en l'affaire, ou comment pourrait-il repousser une députation dirigée peut-être par certaines personnes, disons, par quelques femmes que le sujet

rend à demi hystériques? Voilà l'accusé que l'on a fait venir d'un millier de milles. On crie: "Il a vendu une bouteille de whiskey pour la faire boire ici. Traduisons-le ici; voilà comment nous mettrons fin à ce genre d'abus." Cela constitue un essai de régime tyrannique et autocratique qui, j'ose le dire, n'a jamais été suivi en Russie du temps des czars, s'il a pu l'être sous Trotsky et Lénine. Je dis consciencieusement que jamais l'on n'a proposé de mettre dans nos statuts une loi aussi condamnable, aussi répugnante. Il est impossible, pour qualifier ce projet, de résister à la tentation de s'écarter du langage parlementaire. Je propose que ce bill ne soit pas lu maintenant pour la deuxième fois, mais que sa deuxième lecture soit ajournée à six mois.

L'amendement de l'honorable W. B. Ross est négativé par la division suivante des voix:

POUR:

Les honorables messieurs

Bostock,	McSweeney,
Cloran,	Milne,
Dessaulles,	Murphy,
Gordon,	Power,
Macdonell,	Ross (Middleton),
McHugh,	White (Inekrman)—12.

CONTRE:

Les honorables messieurs

Beith,	Sharpe,
Blain,	Tanner,
Foster,	Thompson,—
Girroir,	Turriff,
King,	Watson,
Lougheed	Webster,
(sir James),	White (Pembroke),
Proudfoot,	Yeo—15.

La motion pour l'adoption du bill en deuxième lecture est adoptée, et le bill est lu pour la deuxième fois.

ETUDE EN COMITE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le Sénat se forme en comité pour étudier le bill. L'honorable M. Thompson a la présidence.

Article 1er—fabrication interdite des boissons enivrantes, sachant, etc., qu'elles doivent être employées illégalement.

L'honorable M. BOSTOCK: Je n'ai pas eu l'occasion de comparer ce bill avec la loi à laquelle mon honorable ami de Middleton (l'honorable W. B. Ross) a fait allusion. Je pense que l'honorable leader du Gouvernement nous dira en quoi consiste

le changement qui a été opéré, et ce que signifie ce changement.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ne crois pas pouvoir donner à mon honorable ami des explications plus précises que celles qui se trouvent dans l'article même. Cet article déclare illégale la fabrication de boissons enivrantes par "quiconque sait ou fait en sorte que ces boissons enivrantes seront subséquemment vendues ou employées en violation de la loi de la province dans les limites de laquelle ces boissons sont fabriquées".

L'honorable M. BOSTOCK: Mon embarras vient de ce que je ne puis me procurer un exemplaire des statuts, afin de comparer cet amendement avec la loi de 1916 qu'il doit modifier.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: L'amendement forme une clause substantielle à ajouter à la loi qui existe déjà. Il interdit simplement la fabrication des boissons dans une province, lorsque ces boissons doivent être employées dans cette même province. Il n'interdit pas la fabrication de boissons destinées à l'exportation, c'est-à-dire de boissons qui doivent être expédiées à des endroits où elles pourront être employées ou consommées légalement.

L'honorable M. BOSTOCK: En son état actuel, la loi de 1916 permet-elle la fabrication de boissons dans une province?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: La loi de 1916 ne touche pas à la question de fabrication.

L'honorable M. BOSTOCK: Aucunement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non; elle ne touche qu'à l'importation et à la vente.

L'article 1er est adopté.

Article 2—les poursuites peuvent être intentées aux endroits où les boissons enivrantes ont été illégalement expédiées, etc., ou à l'endroit où demeure l'accusé, mais aucune poursuite ne peut être intentée contre un individu au dehors de la province où il se trouve, sauf avec le consentement du procureur général de la province:

L'honorable W. B. ROSS: Honorables messieurs, je désire proposer que les mots "telle province", à la fin de cet article, soient biffés, et que soient substitués les mots "la province dans laquelle habite l'accusé".

L'honorable M. CLORAN: Très bien. Voilà qui est clair comme l'a. b. c.

L'amendement de l'honorable M. Ross est négatif, sur division des voix — 13 pour, 13 contre.

L'article 2 est adopté.

Article 3 — saisie des boissons, etc.; boissons saisies en vertu de la loi et non réclamées, etc.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Cette clause est la même que celle que nous avons insérée dans les anciens bills.

L'article 3 est adopté.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je propose que l'article suivant, connu sous le nom de clause sacramentelle, soit ajoutée à la fin du bill:

Que ladite loi soit amendée par l'addition de l'article suivant:

"Aucune disposition de la présente loi ne doit être interprétée comme défendant de vendre ou de faire vendre ou de fabriquer, ou d'envoyer, d'expédier, de prendre, d'apporter ou de transporter, ou de faire envoyer, expédier ou transporter d'une province dans une autre province, ou d'importer d'un endroit situé hors du Canada dans une province, des boissons enivrantes pour des fins sacramentelles ou médicales, ou pour des fins manufacturières ou commerciales autre que la fabrication ou la consommation de ces boissons enivrantes comme breuvage."

L'honorable M. BELCOURT: L'ancienne loi contient-elle une disposition semblable?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Non, mais elle s'y trouve dans le bill 26.

L'honorable M. BOSTOCK: Dans les mêmes termes, exactement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Oui.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du bill, tel qu'amendé.

TROISIEME LECTURE.

Sur proposition de l'honorable sir James Lougheed, le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

Le Sénat s'ajourne à loisir.

PROROGATION DU PARLEMENT.

4.30 heures, Son Excellence le Gouverneur étant arrivé et ayant pris place au Trône,

Son Honneur le président commande au gentilhomme huissier de la Verge noire de se rendre à la Chambre des Communes et de l'informer que "Il plaît à Son Excellence le Gouverneur général que les Communes se rendent immédiatement auprès d'Elle, à la Chambre du Sénat".

L'honorable M. CLORAN.

La Chambre des Communes étant venue avec son Orateur,

Les bills suivants sont sanctionnés, au nom de Sa Majesté, par Son Excellence le Gouverneur général:

Loi portant modification de la loi des grains du Canada.

Loi modifiant la loi de la milice.

Loi modifiant le Code criminel.

Loi ayant pour objet de maintenir en vigueur les pouvoirs de la commission des surveillants du commerce du grain du Canada de sorte qu'elle puisse terminer ses affaires, et de maintenir en vigueur une garantie consentie par le Gouverneur en conseil relativement à la récolte de blé de 1918.

Loi modifiant la loi de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

Loi modifiant la loi ayant pour objet de ratifier deux arrêtés du Gouverneur général en conseil, concernant le réseau du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Loi concernant la North Empire Fire Insurance Company.

Loi ayant pour objet de mettre en vigueur le traité de paix entre Sa Majesté et certaines autres puissances.

Loi modifiant la loi d'interprétation.

Loi modifiant la loi des terres fédérales.

Loi concernant la commission des blés du Canada.

Loi ayant pour objet de permettre temporairement l'importation, la fabrication et la vente de l'oléomargarine au Canada.

Loi portant modification de la loi des viandes et conserves alimentaires.

Loi pour faire droit à Millie Wettlauffer.

Loi pour faire droit à Arthur LeRoy Eastcott.

Loi modifiant la loi de la cour d'échiquier.

Loi pour faire droit à John Robert Stephenson Carson.

Loi pour faire droit à Frank Thimm.

Loi modifiant la loi de l'immigration.

Loi modifiant la loi du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile.

Loi modifiant la loi du service civil, 1918, relativement aux traitements de certains directeurs et directeurs adjoints de la poste.

Loi modifiant la loi du service civil, 1918.

Loi concernant l'acquisition du réseau de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer par Sa Majesté.

Loi modifiant la loi de tempérance du Canada.

Loi portant modification de la loi de l'opium et des drogues.

Loi concernant les brevets d'invention.

Loi modifiant la loi de la marine marchande du Canada (pilotage).

Loi concernant une certaine convention entre Sa Majesté et le Président de la République française, en date du dix-neuvième jour de septembre 1907, et une convention supplémentaire à cette convention, et la loi de la convention avec la France de 1908.

Loi modifiant la loi des falsifications (concernant le gros son et le petit son ou les recoupes).

Loi modifiant la loi de la Chambre des Communes.

Loi modifiant la loi pour aider à la législation provinciale prohibant ou restreignant la vente ou l'usage des boissons enivrantes.

Loi modifiant la loi des impressions et de la papeterie publiques.

A ces bills est donnée la sanction royale, par le greffier du Sénat, dans les termes suivants :

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général sanctionne ces bills.

Alors l'honorable Orateur de la Chambre des Communes s'adresse à Son Excellence le Gouverneur général, comme suit.

Qu'il plaise à Votre Excellence :

Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre à Sa Majesté de faire face aux dépenses du service public.

Au nom des Communes, je présente à Votre Honneur le bill suivant :

"Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'exercice financier expirant le 31 mars 1920", pour lequel je demande humblement la sanction de Votre Honneur.

Sur ce bill, le greffier du Sénat, par ordre de Son Excellence, dit ce qui suit :

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill.

Après quoi il plaît à Son Excellence le Gouverneur général de clore la troisième session du treizième Parlement du Dominion du Canada par le discours suivant :

Honorables messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des Communes :

En mettant fin à vos travaux pour la présente session, je vous remercie de la diligence et de l'efficacité avec lesquelles vous vous êtes acquittés de vos devoirs.

Des lois de la plus haute portée et de grande importance ont absorbé votre attention.

Le traité de paix conclu avec l'Allemagne par les alliés et les Puissances associées, et signé à Versailles le vingt juin mil neuf cent dix-neuf, et le traité de paix conclu entre les mêmes puissances et la République d'Autriche, signé à Saint-Germain-en-Laye le dix septembre mil neuf cent dix-neuf, vous ont été remis et ont reçu votre approbation.

Ces traités ayant été approuvés par l'Allemagne et l'Autriche d'une part, et par au moins trois des puissances alliées et associées de l'autre, attendent seulement l'échange des ratifications pour entrer en vigueur et devenir exécutoires.

J'espère ardemment que les dispositions de ces traités, marquant comme ils le font la fin des hostilités, ouvriront pour l'humanité une ère nouvelle dans laquelle on empêchera les grandes guerres et on assurera au monde d'une façon efficace les bienfaits de la paix.

Le Canada a pris une forte part dans les opérations de la guerre et contribué, d'une façon considérable, à sa fin victorieuse ; et il est en conséquence agréable de noter la position distinguée qui lui a été attribuée dans la poursuite des négociations à la Conférence de la paix à Paris.

La visite de Son Altesse Royale le prince de

Galles au Canada a été une source profonde et étendue de satisfaction. La bienvenue générale qui l'a accueilli est une preuve de l'attachement du peuple canadien au Trône et aux institutions britanniques. Cette bienvenue de tout cœur dans son essence est un hommage éclatant au caractère personnel élevé et aux qualités de Son Altesse Royale qui, en paix comme en guerre, s'est intimement identifiée avec le Canada et a montré son vif désir de promouvoir le bien-être du peuple de notre pays.

L'achat de la propriété du Grand-Tronc, rattachée aux voies ferrées nationales existantes, contribuera puissamment à l'administration profitable et économique de tout le système et aidera grandement à la solution de l'important problème du transport du commerce canadien.

L'adoption du rapport du comité de la Chambre des Communes sur le projet de loi numéro dix élargira la sphère et l'application des mesures déjà prises pour faire face aux besoins des soldats revenus du front et de leur famille.

L'adoption de la classification du service civil du Canada permettra à la commission de s'occuper immédiatement de la nouvelle organisation du service.

Le succès qui a accueilli l'inauguration de l'emprunt de la Victoire est un hommage au patriotisme et à l'esprit d'organisation des hommes d'affaires canadiens, démontre pleinement la détermination et la promptitude du pays à remplir ses obligations envers ses soldats, maintient le crédit du Canada et augmente la puissance de sa position commerciale.

En jetant un coup d'œil sur les conditions économiques et sociales existant dans le monde, il est agréable de constater que la position du Canada se compare favorablement avec celle de tout autre pays, et est même beaucoup plus favorable que celle du plus grand nombre. Grâce à l'accord dans l'action entre le capital et le travail, aidés comme ils l'ont été par la conférence industrielle tenue récemment et à l'activité continue de notre peuple engagé dans la production, et soutenue par la pratique intense de l'industrie et de l'économie, nous pouvons faire face, les années prochaines, au travail de reconstruction et de réorganisation, avec une confiance pleine d'espérance.

Messieurs de la Chambre des Communes :

Je vous remercie d'avoir pourvu aux besoins du service public conformément aux exigences de la reconstruction et à l'aide à donner aux soldats de retour du front.

Honorables messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des Communes :

Je prie Dieu Tout-Puissant de faire pénétrer dans notre esprit des conseils raisonnables et prudents, d'inspirer à tout notre peuple la volonté de travailler et d'économiser, et de continuer les bienfaits de la paix et de la prospérité dans notre patrie.

Son Honneur le président du Sénat dit alors :

C'est le plaisir de Son Excellence que ce Parlement soit prorogé jusqu'à samedi, 20 décembre prochain, pour être tenu en ce lieu, et ce Parlement est, en conséquence, prorogé jusqu'à samedi, 20 décembre prochain.

INDEX GÉNÉRAL

TABLEAU ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES

N.B.—Pour les bills, interpellations et motions—par ordre alphabétique—voir les lettres majuscules "B", "I" et "M".

A

- Adresse en réponse au discours du trône—motion pour présentation d'une; l'hon. M. Nicholls, 3 à 7; l'hon. M. Fowler, 7 à 8; l'hon. M. Bostock, 8 à 11; l'hon. M. David, 11; sir James Lougheed, 11 à 13; l'hon. M. Domville, 13 à 16—débat ajourné sur motion de l'hon. M. David, 16—suite et fin du débat sur l'—l'hon. M. David, 18-19—motion en faveur de l'adresse adoptée, 19.
- Affaires du Parlement—re inconvénient de certains ajournements et de l'absence de membres du—observations, l'hon. M. Schaffner, 228; l'hon. M. Casgrain, 228.
- Ajournement du Sénat—avis d'—l'hon. sir James Lougheed, 162; l'hon. M. Power, 162; l'hon. M. Boyer, 162; l'hon. M. Watson, 162.
- Armistice, commémoration de l'—re message du Roi—l'hon. sir James Lougheed, 380.

B

- Baie d'Hudson, route de la—re nomination d'un comité d'enquête, motion, l'hon. George Fowler, 54; rem., l'hon. M. Dandurand, 54; l'hon. M. Watson, 54; l'hon. M. Boyer, 54; —motion pour l'adoption du rapport du comité, l'hon. M. Casgrain, 161; l'hon. M. Power, 161; l'hon. M. Fowler, 162—adoptée.

BILLS—liste alphabétique des:

- Brevets d'invention, bill (25) intitulé: Loi concernant les brevets d'invention—motion pour 1re lecture, sir James Lougheed, 154; motion pour 2e lecture, sir James Lougheed, 163-164; l'hon. M. Béique, 163-164; l'hon. M. Dandurand, 164; l'hon. M. David, 164; l'hon. M. Bostock, 164—adoptée—étude en comité général: l'hon. M. Belcourt, 184 à 186; sir James Lougheed, 184 à 186; l'honorable M. Béique, 184 à 186; l'hon. M. Bostock, 185; l'hon. M. Thompson, 186; l'hon. M. Daniel, 186—progrès est rapporté—reprise de l'étude en comité, sir James Lougheed, 212-213; l'hon. M. Dandurand, 212-213; l'hon. M. Béique, 213—étude ajournée—reprise de l'étude en comité, amendements proposés par sir James Lougheed, 216; l'hon. M. Bostock, 216—amendements adoptés—le bill est rapporté et la motion pour 3e lecture est adoptée.

- Carson, John Robert Stephenson, bill (J) intitulé: Loi pour faire droit à—motion pour 1ère lecture, l'hon. M. Gordon, 215; 2e et 3e lecture, 218.

- Chambre des Communes, bill (9) intitulé: Loi modifiant la loi de la—motion pour 1re lecture, sir James Lougheed, 431; motion pour 2e lecture, 432; rem., l'hon. M. Bostock, 432—motion adoptée—en comité général: débat, l'hon. M. Bostock, 432; sir James Lougheed, 432—bill rapporté—3e lecture, 432.

B—Suite.

BILLS—liste alphabétique des—Suite.

- Code criminel, bill (24) intitulé: Loi modifiant 3e—motion pour 1re lecture, sir James Lougheed, 154; motion pour 2e lecture, sir James Lougheed, 163—adoptée—étude en comité général: l'hon. M. Bostock, 183-184; sir James Lougheed, 183; l'hon. M. Fowler, 183; l'hon. M. Watson, 183; l'hon. M. Belcourt, 183-184; l'hon. M. Boyer, 183; l'hon. M. Thompson, 183; l'hon. M. Power, 184—bill rapporté—3e lecture, 190.

- Commission des blés, bill (21) intitulé: Loi concernant la Commission des blés du Canada—motion pour 1re lecture, sir James Lougheed, 175; motion pour 2e lecture, sir James Lougheed, 199-200; l'hon. M. McSweeney, 199; l'hon. M. Watson, 199; l'hon. M. Ross, 199; l'hon. M. Schaffner, 199; l'hon. M. Roche, 199-200; l'hon. M. Watson, 199-200—adoptée—étude en comité et rapporté, 212—3e lecture, 213.

- Commission du commerce, bill (12) intitulé: Loi modifiant la loi de la—motion pour 1re lecture, sir James Lougheed 119; motion pour 2e lecture, sir James Lougheed, 141; rem., l'hon. M. Bostock, 141; l'hon. M. Belcourt, 141—motion adoptée—étude en comité général: l'hon. M. Power, 155-156; sir James Lougheed, 155 à 157; l'hon. W. B. Ross, 155-156; l'hon. M. Bostock, 155 à 157; l'hon. M. Belcourt, 155-156; l'hon. M. Robertson, 156; l'hon. M. Watson, 156; l'hon. M. Fowler, 156-157; l'hon. M. Boyer, 156—bill rapporté—3e lecture, 157.

- Compagnie d'assurance contre le feu dite "North Empire", bill (16) intitulé: Loi concernant la—motion pour 1re lecture, l'hon. M. Turriff, 137; motion pour 2e lecture, l'hon. M. Turriff, 157; 3e lecture, 190.

- Convention française, bill (43) concernant une convention entre Sa Majesté et le président de la République française, etc.—motion pour 1re lecture, sir James Lougheed, 428—2e lecture, 428—étude en comité: débat, l'hon. M. Bostock, 428; sir James Lougheed, 428—bill rapporté—3e lecture, 428.

- Cour de l'Echiquier, bill (30) intitulé: Loi modifiant la loi de la—motion pour 1re lecture, sir James Lougheed, 218; motion pour 2e lecture, sir James Lougheed, 219-220; l'hon. M. Casgrain, 220—adoptée—étude en comité général; l'hon. M. Power, 223; sir James Lougheed, 223-224; l'hon. M. Bostock, 224.

- Eastcott, Arthur LeRoy (divorce de), bill (C) intitulé: Loi pour faire droit à Arthur LeRoy Eastcott, motion pour 2e lecture, l'hon. M. Blain, 162; motion pour 2e lecture, l'hon. M. Bradbury, 167 à 170; amendement proposé par l'hon. M. Crosby (A. B.), 167 à 170; l'hon. M. Casgrain, 168 à 170—amendement rejeté, 170—remarque sur une abstention de voter par l'hon. M. Casgrain,

B—Suite.

BILLS—liste alphabétique des—*Suite.*

170; l'hon. M. Murphy explique son abstention, 170—motion pour 2e lecture adoptée, 170—3e lecture, 176.

Elections partielles fédérales, bill (13) intitulé: loi des—motion pour 1ère lecture, sir James Loughheed, 61; motion pour 2e lecture, sir James Loughheed, 98; rem., l'hon. M. Bostock, 98—adoptée—3e lecture, 137.

Falsification du son et des recoups, bill (7) modifiant la loi concernant la—motion pour 1re lecture, sir James Loughheed, 429; 2e lecture, 429-430; rem., l'hon. M. Bostock, 429-430; l'hon. M. Watson, 430; l'hon. M. Webster, 430; l'hon. M. McHugh, 430—en comité général—débat:—sir James Loughheed, 431; l'hon. M. Watson, 431; l'hon. M. M. Webster, 431; l'hon. M. Sharpe, 431—bill rapporté.—Motion pour 3e lecture, sir James Loughheed, 431—rem., l'hon. M. Power, 431—adoptée.

Grains du Canada, bill (17) intitulé: Loi modifiant la loi des—motion pour 1re lecture, sir James Loughheed, 137; motion pour 2e lecture, sir James Loughheed, 157—adoptée—étude en comité général, l'hon. M. Watson, 165; sir James Loughheed, 165—bill rapporté—3e lecture, 175.

Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, bill (33) intitulé: Loi concernant l'acquisition du réseau du—motion pour 1re lecture, sir James Loughheed, 235; motion pour 2e lecture, sir James Loughheed, 235 à 249; l'hon. M. Dandurand, 236-237; l'hon. M. Lynch-Staunton, 239-241; l'hon. M. McSweeney, 240-243; l'hon. M. Poirier, 242; l'hon. M. Power, 244; l'hon. M. Crosby, 244; l'hon. M. Bostock, 245—ajournement du débat—reprise du débat sur la motion pour 2e lecture, l'hon. M. Bostock, 249 à 254; sir James Loughheed, 250; l'hon. W. B. Ross, 254 à 281; l'hon. M. Gordon, 256-262-266-273-280-281-290 à 295; l'hon. M. Murphy, 257-262; l'hon. M. Lynch-Staunton, 262-269; l'hon. M. Béique, 265; l'hon. M. Thompson, 265; l'hon. M. Belcourt, 265-266-267; l'hon. M. McLennan, 267; l'hon. M. Watson, 269; l'hon. M. Casgrain, 271; l'hon. M. Boyer, 271; l'hon. M. Nicholls, 281 à 286; l'hon. M. Currie, 286; l'hon. M. Foster, 287 à 290; l'hon. M. Dandurand, 293 à 303; l'hon. M. McMeans, 295—ajournement du débat—reprise du débat sur la motion pour 2e lecture, l'hon. M. McLennan, 303 à 310; l'hon. M. Belcourt, 304-307-308; l'hon. M. Béique, 309; l'hon. M. White, 310, 312, 313; l'hon. M. Dennis, 312; l'hon. M. Cloran, 312; l'hon. M. Robertson, 312-313; l'hon. M. Domville, 313; l'hon. M. Casgrain, 313 à 316 l'hon. M. Smith, 316—ajournement du débat—reprise du débat: l'hon. M. Casgrain, 316 à 331; l'hon. M. McMeans, 323; l'hon. M. Crosby, 323; l'hon. M. Smith, 331, 336, 342; sir James Loughheed, 334-335; l'hon. M. Belcourt, 336; l'hon. M. Dandurand, 338; l'hon. M. Power, 337-342; l'hon. M. Béique, 339-340; l'hon. M. Poirier, 339; l'hon. M. David, 339-340; l'hon. M. Bennett, 341—levée de la séance, 342—reprise de la séance—suite du débat: l'hon. M. McMeans, 342; l'hon. M. Dandurand, 340; l'hon. M. Power, 340; l'hon. M. Béique, 345-360; l'hon. M. Casgrain, 355; l'hon. M. Ross, 355; l'hon. M. Belcourt, 360; l'hon. M. Sharpe, 361; l'hon.

B—Suite.

BILLS—liste alphabétique des—*Suite.*

M. Roche 361-367; l'hon. M. Domville, 364—ajournement du débat—reprise du débat: l'hon. George Lynch-Staunton, 367-375; l'hon. M. Belcourt, 372-373; l'hon. M. Domville, 373; l'hon. M. Béique, 374; l'hon. M. Fowler, 375-376; l'hon. M. Mitchell, 379—motion pour 2e lecture adoptée, 380—examen en comité général, débat, l'hon. sir James Loughheed, 380-387-388; l'hon. M. Dandurand, 383-384; l'hon. M. Geo. G. Foster, 381; l'hon. M. Robertson, 383-387; l'hon. M. Casgrain, 384-386; l'hon. M. Thompson, 385; l'hon. M. Béique, 386-387; l'hon. M. Bostock, 386; l'hon. M. Nicholls, 386; l'hon. M. Lynch-Staunton, 387-388; l'hon. M. Gordon, 387; l'hon. M. Foster, 388—suspension du débat pendant la visite du prince de Galles au Sénat—discours du Prince, 388—reprise du débat en comité général sur le bill concernant l'acquisition du Grand-Tronc: l'hon. M. Béique, 388, 396, 397, 398, 404, 405, 406, 408, 410, 411; l'hon. M. Lynch-Staunton, 389, 399, 401, 405; l'hon. sir James Loughheed, 389-411; l'hon. M. Nicholls, 389, 390, 392, 394; l'hon. M. Dandurand, 390, 391, 392, 394, 397, 398, 399, 400, 403, 405, 407, 408, 409; l'hon. M. Bostock, 390, 396, 400, 407; l'hon. M. Casgrain, 391; l'hon. M. Foster, 391; l'hon. M. Crosby, 391, 395; l'hon. M. Belcourt, 393, 394, 396, 399, 401, 404, 408, 409, 410; l'hon. M. Ross, 407, 408; l'hon. M. Pope, 409; l'hon. M. Daniel, 410—le bill est rapporté, 411—motion pour 3e lecture, sir James Loughheed, 411—remarques, l'hon. M. Bostock, 411; l'hon. M. Pope, 413—motion adoptée.

Grand-Tronc-Pacifique, bill (23) intitulé: Loi modifiant la loi confirmant deux décrets du Gouverneur général en conseil concernant le réseau du—motion pour 1re lecture, sir James Loughheed, 162; motion pour 2e lecture, sir James Loughheed, 171-172; l'hon. M. Roche, 171; l'hon. M. Casgrain, 172—motion adoptée—étude en comité: sir James Loughheed, 189—bill rapporté—3e lecture, 190.

Immigration, bill (38) intitulé: Loi modifiant la loi de l'immigration—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Loughheed, 414; motion pour 2e lecture, 415; rem., l'hon. M. Bostock, 415; l'hon. M. Boyer, 415; l'hon. M. McSweeney, 415—motion adoptée—en comité général: débat, l'hon. M. Bostock, 415; l'hon. sir James Loughheed, 415; l'hon. M. Roche, 415; l'hon. M. Dandurand, 415; l'hon. M. Boyer, 415—motion pour la 3e lecture, 416.

Impressions et de la Papeterie publiques, bill (36) modifiant la loi des—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Loughheed, 432; rem. l'hon. M. Dandurand, 159—adoptée—étude en comité général: l'hon. M. Bostock, 433-434; l'hon. M. Ross, 433; l'hon. président, 434; l'hon. M. Power, 434—bill rapporté—3e lecture, 435.

Interprétation, loi d', bill (n° 4) intitulé: Loi modifiant la loi d'—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Loughheed, 61; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Loughheed, 96-97-98—débat, l'hon. W. B. Ross, 96-97-98; l'hon. M. Belcourt, 96, 97; l'hon. M. Bostock, 97—adoptée—étude en comité général: débat—l'hon. M. Bostock, 138;

B—Suite.

BILLS—liste alphabétique des—*Suite.*
 l'hon. sir James Lougheed, 138 à 140; l'hon. M. Belcourt, 138-139; l'hon. W. B. Ross, 139; l'hon. M. Power, 140; l'hon. M. Boyer, 140—le bill est rapporté, 140—reprise de l'étude en comité; l'hon. sir James Lougheed, 190 à 198; l'hon. M. Béique, 190; l'hon. M. Ross, 191 à 196; l'hon. M. Roche, 192; l'hon. M. Belcourt, 193 à 198; l'hon. M. Dandurand, 192 à 198; l'hon. M. Bostock, 195 à 198; l'hon. M. Power, 197—bill rapporté—3e lecture, 199.

Milice, bill (19) intitulé: Loi modifiant la loi de la—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Lougheed, 137; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Lougheed, 159; l'hon. M. Casgrain, 158; l'hon. M. Boyer, 158; l'hon. M. Belcourt, 158; l'hon. M. Bostock, 158-159; l'hon. M. Bradbury, 159; l'hon. M. Dandurand, 159;; adoptée—en comité général: l'hon. M. Bostock, 165; l'hon. sir James Lougheed, 165-166; l'hon. M. Daniel, 165-166; l'hon. M. Casgrain, 166; l'hon. M. Dandurand, 166—bill rapporté—3e lecture, 175.

Naturalisation, loi de, 1919, bill (14) intitulé: Loi modifiant la loi de—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Lougheed, 61; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Lougheed, 98; rem., l'hon. M. Belcourt, 92—adoptée—3e lecture, 138.

Oléomargarine, bill (28) intitulé: Loi ayant pour objet de permettre temporairement l'importation, la fabrication et la vente de l'—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Lougheed, 175; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Lougheed, 200-201; l'hon. M. Power, 201; l'hon. W. B. Ross, 201; l'hon. M. Murphy, 201—adoptée—3e lecture, 213.

Opium, bill (34) intitulé: Loi modifiant la loi de l'opium et des drogues—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Lougheed, 210; motion pour 2e lecture, 213; l'hon. sir James Lougheed, 213; l'hon. M. Power, 213; l'hon. M. Bostock, 213—motion adoptée—étude en comité: l'hon. sir James Lougheed, 216-217; l'hon. M. Bostock, 217—le bill est rapporté, et 3e lecture, 217.

Pilotage, bill (42) intitulé: Loi modifiant la loi de la marine marchande au Canada (pilotage)—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Lougheed, 428; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Lougheed, 428-429; rem., l'hon. M. McSweeney, 429; l'hon. M. Bostock, 429; l'hon. M. Crosby, 429—adoptée—en comité général, 429—3e lecture, 429.

Prohibition, bill (27) intitulé: Loi modifiant la loi pour seconder la loi provinciale prohibant ou restreignant la vente ou l'usage des boissons enivrantes—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Lougheed, 455; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Lougheed, 455-457; l'hon. M. Bostock, 455; l'hon. M. Ross, 455-457—adoptée—en comité général: débat, l'hon. M. Bostock, 457; l'hon. sir James Lougheed, 457-458; l'hon. M. Ross, 457; l'hon. M. Cloran, 457; l'hon. M. Belcourt, 458—bill rapporté, 458—3e lecture, 458.

Protection des eaux navigables, bill (11) intitulé: Loi pour modifier la loi pour la protection des eaux navigables—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Lougheed, 59; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Lougheed, 70-71—débat: l'hon. M. Belcourt, 70-71; l'hon. M. Watson, 71; l'hon. M.

B—Suite.

BILLS—liste alphabétique des—*Suite.*
 Lynch-Staunton, 71; l'hon. M. Roche, 71; l'hon. M. Bostock, 71—motion adoptée—étude en comité général: débat, l'hon. M. Lynch-Staunton, 124 à 126; l'hon. M. Power, 124 à 126; l'hon. M. Bostock, 124; l'hon. M. Daniel, président, 125; l'hon. sir James Lougheed, 125-126; l'hon. M. Barnard, 125; l'hon. M. Belcourt, 126; l'hon. W. B. Ross, 126—ajournement du débat—reprise du débat en comité général: l'hon. sir James Lougheed, 146 à 149; l'hon. M. Belcourt, 146 à 149; l'hon. M. Bostock, 146; l'hon. M. Roche, 146; l'hon. M. Power, 147-148;—rapport est fait du bill, 149—3e lecture, 155—étude d'un message des Communes refusant d'agréer un amendement du Sénat—et motion en réponse, déclarant que le Sénat insiste sur son amendement, l'hon. sir James Lougheed, 230-231; l'hon. M. Roche, 231; l'hon. M. Power, 231; l'hon. M. Lynch-Staunton, 231-232-233; l'hon. M. Casgrain, 232-233—motion adoptée.

Récolte du blé, bill (20) intitulé: Loi continuant en vigueur les pouvoirs de la Commission des inspecteurs du grain du Canada afin qu'elle puisse conclure ses affaires, et de continuer en vigueur une garantie donnée par le Gouverneur en conseil relativement à la récolte du blé de 1918—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Lougheed, 137; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Lougheed, 160; l'hon. M. Bostock, 160—adoptée—étude en comité général: l'hon. M. Bostock, 167; l'hon. sir James Lougheed, 167; l'hon. M. Dandurand, 167—ajournement du débat—reprise du débat en comité: l'hon. sir James Lougheed, 186; l'hon. M. Bostock, 186—bill rapporté—3e lecture, 190.

Réintégration civile des soldats, bill (A) de la—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Lougheed, 23; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Lougheed, 55-57; l'hon. M. Bostock, 55; l'hon. M. Dandurand, 55-57; l'hon. M. Domville, 55; l'hon. M. Daniel, 56; l'hon. M. Belcourt, 56; l'hon. M. Power, 56-57—le bill est rapporté, 57.

Rétablissement des soldats dans la vie civile, bill (10) loi modifiant la loi du—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Lougheed, 414; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Lougheed, 414; rem., l'hon. M. Bostock, 414—motion adoptée—étude en comité général: débat, l'hon. sir James Lougheed, 417; l'hon. M. Bostock, 417—bill rapporté, 418—motion pour 3e lecture, 418.

Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bill (22) intitulé: Loi modifiant la loi concernant la—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Lougheed, 162; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Lougheed, 170-171; l'hon. M. Power, 170; l'hon. M. Bradbury, 170; l'hon. M. Bostock, 171; l'hon. M. Casgrain, 171—motion adoptée—étude en comité général: l'hon. M. Power, 137-139; l'hon. sir James Lougheed, 187-189; l'hon. M. Fowler, 187-189; l'hon. M. McSweeney, 187; l'hon. M. Bostock, 187 à 182; l'hon. M. Daniel, 188; l'hon. M. Bradbury, 188; l'hon. M. Watson, 188—bill rapporté—3e lecture, 190.

Service civil, bill (18) intitulé: Loi modifiant la loi du Service civil, 1918—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Lougheed, 198; l'hon. M. Bostock, 198; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Lougheed, 203 à 210;

B—Suite.**BILLS**—liste alphabétique des—*Suite.*

l'hon. M. Cloran, 204; l'hon. M. McSweeney, 204 à 210; l'hon. M. Bostock, 204; l'hon. G. D. Robertson, 206; l'hon. M. Power, 206-210; l'hon. M. Fowler, 208; l'hon. M. Daniel, 208; l'hon. M. Dandurand, 209-210—motion pour 2e lecture adoptée—motion pour renvoi du bill à un comité spécial, l'hon. sir James Loughheed, 210—adoptée—demande que les employés du Sénat et de la Chambre des Communes ne soient pas soumis à la juridiction de la Commission du Service civil, l'hon. M. Power, 210—cette demande est renvoyée au comité, 210—dépôt des 2e et 3e rapports du comité spécial auquel a été référé le bill (18) du Service civil, l'hon. M. Willoughby, 220—motion pour l'adoption du 2e rapport dudit comité, l'hon. M. Willoughby, 225—suspendue—motion pour l'adoption du 3e rapport dudit comité, l'hon. M. Willoughby, 225—rem., l'hon. M. Power, 226; l'hon. sir James Loughheed, 226—suspendue—reprise de la motion pour l'adoption dudit 2e rapport, l'hon. M. Willoughby, 229—adoptée—motion pour l'adoption dudit 3e rapport, l'hon. M. Willoughby, 229; rem., l'hon. sir James Loughheed, 229-230; l'hon. M. Casgrain, 229-230; l'hon. M. Bostock, 229; l'hon. M. Roche, 230; l'hon. M. Power, 230—motion rejetée—étude en comité général: débat, l'hon. sir James Loughheed, 420-428; l'hon. M. Power, 420-424; l'hon. M. Fowler, 420-427; l'hon. M. Murphy, 422-427; l'hon. M. Bostock, 425-426; l'hon. M. Ross, 426; l'hon. M. Willoughby, 420; l'hon. M. Schaffner, 420-427; l'hon. M. Bradbury, 425-427; l'hon. M. McMeans, 427—motion pour 3e lecture, 428.

Subsides, bill de (n° 5)—motion pour 1re lecture, 444; 2e lecture; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Loughheed, 444-449; l'hon. M. Bostock, 445; l'hon. M. Turriff, 446; l'hon. M. Bradbury, 447; l'hon. M. Sharpe, 449; l'hon. M. Power, 449—motion adoptée—3e lecture, 449.

Tempérance, bill (26) intitulé: Loi modifiant la loi de tempérance du Canada—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Loughheed, 435; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Loughheed, 435; l'hon. M. Bostock, 435; l'hon. M. Ross, 435; l'hon. M. McDonnell, 435; l'hon. M. Ross, 435-437; l'hon. M. Foster, 437; l'hon. M. McSweeney, 438; l'hon. M. Turriff, 438; l'hon. M. Tanner, 439; l'hon. M. Girroir, 440; l'hon. M. Gordon, 441; l'hon. M. Murphy, 442; l'hon. M. Watson, 442; l'hon. M. Thompson, 442; l'hon. M. Pringle, 442; l'hon. M. Tanner, 443; l'hon. M. Webster, 443; l'hon. M. Power, 444—ajournement du débat—reprise du débat: l'hon. sir James Loughheed, 449-453; l'hon. M. Ross, 450-453; l'hon. M. Bostock, 450; l'hon. M. Farrell, 453; l'hon. M. Dennis, 453; l'hon. M. Bradbury, 453—adoptée—en comité général: l'hon. sir James Loughheed, 453-454; l'hon. M. Bostock, 453-454; l'hon. M. Watson, 454—bill rapporté, 454—3e lecture, 454.

Terres fédérales, bill (15) intitulé: Loi modifiant la loi des—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Loughheed, 153; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Loughheed, 163—adoptée—étude en comité général: l'hon. M. Bostock, 176; l'hon. sir James Loughheed, 176 à 182; l'hon. M. Fowler, 177 à 182; l'hon. M. Belcourt, 177-178-179;

B—Suite.**BILLS**—liste alphabétique des—*Suite.*

l'hon. M. McMeans, 179 à 182; l'hon. M. Watson, 179-181; l'hon. M. Bradbury, 181—bill rapporté—remise de la 3e lecture sur proposition de l'hon. sir James Loughheed, 189—motion pour 3e lecture, 212—adoptée.

Thimm, Frank, bill (D) intitulé: Loi pour faire droit à—motion pour 1re lecture, l'hon. M. Willoughby, 210; 2e et 3e lecture, 215.

Traité de paix, bill (3) intitulé: Loi pour mettre à exécution le traité de paix conclu entre Sa Majesté et certaines autres puissances—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Loughheed, 61 à 65; l'hon. M. Bostock, 65 à 66; l'hon. M. Belcourt, 62-68-70; l'hon. M. David, 66; l'hon. M. Roche, 66; l'hon. M. Casgrain, 68-69; l'hon. W. B. Ross, 68; l'hon. M. Domville, 68; l'hon. M. Dandurand, 69-70—débat ajourné—reprise du débat: l'hon. M. Casgrain, 82 à 90; l'hon. M. W. B. Ross, 88-89; l'hon. M. McMeans, 88-89-90; l'hon. M. Crosby, 89-90; l'hon. M. Belcourt, 90-91-92-95; l'hon. M. Domville, 90; l'hon. M. Power, 91; l'hon. M. Lynch-Staunton, 91; l'hon. M. Pope, 92; l'hon. M. Béique, 93-94-95—débat ajourné—reprise du débat: l'hon. M. Pope, 98 à 103-104; l'hon. M. Roche, 100; l'hon. M. Domville, 105 à 108; l'hon. M. Belcourt, 108 à 118; l'hon. M. Poirier, 108-109-112; l'hon. M. Schaffner, 108; l'hon. M. McMeans, 108 à 118; l'hon. M. Crosby, 109; l'hon. M. Casgrain, 109-110-111-112-113-114-118; l'hon. M. Lynch-Staunton, 110; l'hon. M. David, 110-111; l'hon. M. Power, 112; l'hon. M. Turriff, 115; l'hon. M. Blain, 119—ajournement du débat—reprise du débat: l'hon. M. Crosby, 119 à 124; l'hon. M. Casgrain, 120-121-124—motion adoptée—étude en comité général: débat, l'hon. sir James Loughheed, 141 à 145; l'hon. M. Bostock, 142 à 145; l'hon. M. Belcourt, 142 à 146; l'hon. W. B. Ross, 144 à 146; l'hon. M. Power, 145 à 146—rapport est fait du bill, 146—3e lecture, 155—adoption de l'amendement des Communes, motion pour l'—l'hon. sir James Loughheed, 197-198; l'hon. M. Power, 197; l'hon. M. Bostock, 198; l'hon. M. Dandurand, 198—adoptée.

Traitement de certains directeurs de la poste, bill (31) concernant le—motion pour 1re lecture, l'hon. M. Blondin, 414; motion pour 2e lecture, l'hon. M. Blondin, 418-420; l'hon. M. Bostock, 418; l'hon. M. McSweeney, 418; l'hon. M. Fowler, 417-420; l'hon. M. Murphy, 419-420; l'hon. M. Tood, 419; l'hon. sir James Loughheed, 420—bill rapporté—420—3e lecture, 420.

Viandes et conserves alimentaires, bill (35) intitulé: Loi modifiant la loi des—motion pour 1re lecture, l'hon. sir James Loughheed, 210; motion pour 2e lecture, l'hon. sir James Loughheed, 214; l'hon. M. Bostock, 214; l'hon. M. Murphy, 214—adoptée—étude en comité, l'hon. M. Bostock, 217; l'hon. sir James Loughheed, 217; l'hon. M. McSweeney, 217—bill rapporté et 3e lecture, 217.

Westlaufer, Willie, bill (B) intitulé: Loi pour faire droit à—motion pour 1re lecture, l'hon. M. Gordon, 137; 2e et 3e lectures, 137.

I**INTERPELLATIONS:**

Baux houillers de Smoky river—interpellation, l'hon. M. Bostock, 23; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 23.

I—Suite.

INTERPELLATIONS—Suite.

- Bénéfices commerciaux et impôt sur le revenu—interpellation, l'hon. M. Domville, 58; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 59.
- Canadian Express Company—est-elle une filiale du Grand-Tronc?—interpellation, l'hon. M. Nicholls, 223; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 223.
- Canadien-Nord, situation financière du—interpellation, l'hon. M. Casgrain, 210; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 210; l'hon. M. Bostock, 211; l'hon. M. Roche, 211.
- Chemin de fer du Grand-Tronc—interpellation sur le montant dû par le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, l'hon. M. Casgrain, 234; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 234.
- Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique—interpellation sur le montant total du coût de construction, etc., du—et de ses tronçons, l'hon. M. Béique, 234; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 235.
- Chemins de fer nationaux canadiens en construction, etc.—interpellation, l'hon. M. Bostock, 211; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 211.
- Chemins de fer nationaux canadiens—interpellation, l'hon. M. Bostock, 149 à 153; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 151-153; l'hon. M. Power, 151 à 153; l'hon. M. Dandurand, 153; l'hon. M. Belcourt, 153; l'hon. M. Tessier, 153—l'interpellation est suspendue, 153—reprise de l'interpellation, l'hon. M. Bostock, 157; l'hon. sir James Loughheed, 157.
- Conservation du saumon, traité pour la—interpellation *re* article du "Manitoba Free Press", l'hon. M. Bostock, 55; l'hon. sir James Loughheed, 55; l'hon. M. Dandurand, 55.
- Conventions commerciales franco-canadiennes—interpellations, l'hon. M. Dandurand, 60; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 60.
- Crédits ouverts au Canada à des étrangers—interpellation, l'hon. M. Dandurand, 58; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 56.
- Demande de documents—interpellation relative à une demande de documents faite en 1918, l'hon. M. Béique, 189; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 189.
- Distilleries illicites en opération—interpellation, l'hon. M. Wilson, 163; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 163.
- Employés des postes, salaires des—interpellation, l'hon. M. Taylor, 211; réponse, l'hon. M. Blondin, 212.
- Engrais artificiels—interpellation, l'hon. M. Domville, 55—adoptée.
- Flynn, J. Harry, position de—interpellation *re* "War Gratuity League", l'hon. M. Tanner, 153; réponse, l'hon. sir James Loughheed.
- Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, acquisition du—interpellation *re* télégramme reçu du commissaire du Board of Trade, de Regina, l'hon. M. Bostock, 218; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 218-219; l'hon. M. Casgrain, 219; l'hon. M. Dandurand, 219; l'hon. M. Boyer, 219.
- Grand-Tronc, réseau du—interpellation relative à la liste des actionnaires détenant 1,000 livres ou plus d'actions garanties 4 p. 100, l'hon. M. Béique, 303; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 303.
- Grand-Tronc, réseau du—et Grand-Tronc-Pacifique, acquisition des—interpellation

I—Suite.

INTERPELLATIONS—Suite.

- re* télégrammes envoyés au Sénat par les chambres de commerce de Winnipeg et de Saint-Boniface demandant la suspension provisoire de cette transaction, etc., l'hon. M. Bostock, 303.
- Grand-Tronc de chemin de fer du Canada—interpellation *re* réclamation du Gouvernement, l'hon. M. Casgrain, 220; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 220.
- Grand-Tronc de chemin de fer du Canada—interpellation sur les noms des chemins de fer compris dans le réseau du—l'hon. M. Bostock, 220; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 220-221-222.
- Grand-Tronc, acquisition du—*re* représentation des Boards of Trade—chambres de commerce—interpellation, l'hon. M. Bostock, 224; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 224; remarques, l'hon. M. McSweeney, 224.
- Immigration au Canada—interpellation, l'hon. M. Casgrain, 413; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 414.
- Immigration au Canada—interpellation, avis d'—l'hon. M. Casgrain, 226; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 227.
- Politique de chemins de fer du Gouvernement—interpellation, l'hon. M. Power, 172 à 175; l'hon. M. McMeans, 173; l'hon. sir James Loughheed, 175.
- Recettes et débours des chemins de fer du Gouvernement pour l'exercice de 1919—interpellation, l'hon. M. McSweeney, 61; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 60.
- Renseignements demandés—*re* remaniements ministériels, 57. (Voir lettre R.)
- Représentation d'Ontario dans le Sénat—interpellation, l'hon. M. Donnelly, 249.
- Retraite d'employés de chemin de fer de l'Etat—interpellation, l'hon. M. Dennis, 163; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 163.
- Service civil, nouvelle classification du—*re* experts des Etats-Unis employés pour cette classification—interpellation, l'hon. M. Legris, 227; l'hon. sir James Loughheed, 227.
- Subventions, montant des, accordé aux réseaux de chemins de fer Grand-Tronc du Canada, Pacifique-Canadien, Nord-Canadien et Grand-Tronc-Pacifique depuis le commencement de leur existence respective—interpellation, 198; réponse, l'hon. sir James Loughheed, 198-199.
- Unions nationales du travail dans Québec—interpellation, l'hon. M. L'Espérance, 60; l'hon. M. G. D. Robertson, 60.

M

MOTIONS:

- Adresse en réponse au discours du Trône—motion pour présentation d'une, 3. (Voir lettre A.)
- Ajournement du Sénat—motion, l'hon. M. Donnelly, 59; l'hon. sir James Loughheed, 59; l'hon. M. Bostock, 59.
- Ajournement du Sénat de 15 jours, motion pour un, l'hon. sir James Loughheed, 53; remarques, l'hon. M. Watson, 53—adopté.
- Baie d'Hudson, route de la—motion pour la nomination d'un comité d'enquête, 54. (Voir lettre B.)
- Bassin de radoub d'Halifax—motion demandant la production de documents *re* le—l'hon. M. Dennis, 119. Adoptée.

M—Suite.**MOTIONS—Suite.**

- Comité de sélection—motion pour nomination du—l'hon. sir James Lougheed, 3—adoptée
—adoption du rapport du—sur motion de l'hon. sir James Lougheed, 23.
- Comité des ordres et privilèges—motion pour nomination du—l'hon. sir James Lougheed, 3—adoptée.
- Comité des ordres et privilèges—motion pour nomination du, 3. (Voir lettre C.)
- Comité de sélection—motion pour nomination du, 3. (Voir lettre C.)
- Commissions instituées depuis 1912—au nom de l'hon. M. David, motion demandant la production d'un état indiquant le nombre de—l'hon. M. Dandurand, 53-54; remarques, l'hon. sir James Lougheed, 54; l'hon. M. Power, 54—adoptée.
- Convention relative à l'occupation militaire des territoires allemands sur le Rhin—motion pour l'adoption d'une résolution approuvant la—l'hon. sir James Lougheed, 53; remarques, l'hon. M. Bostock, 53; l'hon. M. Dandurand, 53—motion adoptée.
- Divorce Eastcott—motion pour adoption du 3e rapport du comité permanent des divorces (re divorce Eastcott), remarques, l'hon. M. Bostock, 149; l'hon. W. B. Ross, 149; l'hon. M. Crosby, 149—motion suspendue—reprise du débat sur la motion, l'hon. W. B. Ross, 160-161; l'hon. M. Crosby, 160-161; l'hon. M. Casgrain, 161; l'hon. M. Power, 161; l'hon. M. Dandurand, 161—motion adoptée.
- Divorce Thimm—motion pour l'approbation du rapport du comité des divorces re la pétition de Frank Thimm, l'hon. W. B. Ross, 201-202; l'hon. J. D. Taylor, 201-202; l'hon. M. Fowler, 202-203; l'hon. M. Murphy, 202-203; l'hon. M. Planta, 202; l'hon. M. Lynch-Staunton—adoptée.
- Document parlementaire n° 254—motion demandant la production du—l'hon. M. Domville, 119—adoptée.
- Esquimaux et sauvages de la baie d'Hudson re correspondance sur la convention des—motion, l'hon. M. Mulholland, 215.
- Exportation de produits alimentaires en 1919, au nom de l'hon. M. David, pour la production d'un état indiquant l'—l'hon. M. Dandurand, 53—adoptée.
- Fertilisants, exploitation de—motion pour production de documents, l'hon. M. Domville, 61—adoptée.
- Frigorifiques de boîtes, demande d'aide pour les—motion, l'hon. M. McLean, 61—adoptée.
- Huiles de pétrole ou hydrocarbure—motion re modification du tarif sur les—l'hon. M. Fowler, 127—adoptée.
- Impressions publiques—motion pour l'adoption du 2e rapport du comité de régie interne du Sénat re impressions publiques, l'hon. M. Daniel, 176; l'hon. M. Dennis, 176—motion adoptée.
- Impressions publiques—motion pour l'adoption du 1er rapport du comité mixte des, l'hon. M. Pope, 224; l'hon. M. Power, 224; l'hon. W. B. Ross, 225; l'hon. M. Ratz, 225; l'hon. W. B. Ross, 225—adoptée.
- Machine pour la production de l'huile tirée de l'argile schisteuse—motion pour la production de la correspondance, l'hon. M. Domville, 119—adoptée.
- Machines pour la production de l'huile—motion re amendement du tarif sur les—l'hon. M. Fowler, 127; l'hon. M. Nicholls, 127—adoptée.

M—Suite.**MOTIONS—Suite.**

- Monument à la mémoire du lieutenant-colonel Baker, M.P.—motion, avis de, pour l'érection d'un, l'hon. M. Foster, 16—motion adoptée, 53.
- Pêcheries de saumon du fleuve Fraser, motion pour l'approbation d'une convention entre Sa Majesté britannique et le gouvernement des Etats-Unis pour la protection et la conservation des, l'hon. sir James Lougheed, 217; l'hon. M. Bostock, 217—adoptée.
- Pétrole, huiles et essences de—demande de documents—motion, l'hon. M. Domville, 72 à 77-81; l'hon. M. Fowler, 77; l'hon. M. Bradbury, 78; l'hon. M. Fowler, 78; l'hon. M. Nicholls, 78; l'hon. M. Roche, 79; l'hon. M. Girroir, 80-81—adoptée.
- Remboursement d'honoraires—motion pour—(re Divorce Jarry)—l'hon. M. Domville, 59; l'hon. M. Tanner, 57—adoptée.
- Remboursement d'honoraires—motion pour—re divorce Tuck—l'hon. M. Bradbury, 60; l'hon. sir James Lougheed, 61—référé au comité des divorces.
- Séances du matin du Sénat—motion, l'hon. sir James Lougheed, 215—adoptée.
- Suspension des règles du Sénat—motion, l'hon. sir James Lougheed, 215-216; l'hon. M. Bostock, 215; l'hon. M. Cloran, 215; l'hon. M. Power, 216; l'hon. M. McSweeney, 216; l'hon. M. Ross, 216—adoptée.
- Traité de paix avec l'Autriche—motion sur le message des Communes demandant l'adhésion du Sénat au, l'hon. sir James Lougheed, 219; l'hon. M. Bostock, 219; l'hon. M. Robertson, 219—adoptée.
- Traité de paix avec la Pologne—résolution approuvant le—sur proposition de l'hon. sir James Lougheed, 62; remarques, l'hon. M. Dandurand—résolution adoptée, 52.
- Traité de paix avec l'Allemagne—avis de motion pour la prise en considération du (voir lettre T)—remarques, l'hon. sir James Lougheed, l'hon. M. Bostock et l'hon. M. Belcourt 2 (voir lettre T)—modification de l'—l'hon. sir James Lougheed, 19, 21-22; l'hon. M. Bostock, 21-22; l'hon. M. Dandurand, 20-22; l'hon. M. Domville, 21; l'hon. M. Béique, 21-22-23—résolution approuvant le—débat: l'hon. sir James Lougheed, 23 à 52; amendement proposé par l'hon. M. Bostock, 23-30 à 33; débat: l'hon. M. Béique, 23-39-40; l'hon. M. Pope, 23; l'hon. M. Poirier, 28-35-39; l'hon. M. Mitchell, 28; l'hon. M. Dandurand, 23 à 36; l'hon. M. Roche, 36 à 39; l'hon. M. Fowler, 39-41-42-43; l'hon. M. Daniels, 39; l'hon. M. Legris, 41; l'hon. M. McSweeney, 43; l'hon. M. Domville, 43-44 à 47; l'hon. M. Robertson, 47 à 52; l'hon. M. David, 50-51 à 52—amendement rejeté et résolution adoptée, 52.
- Zones houillères de la Smoky-River—motion et débat, l'hon. M. Bradbury, 127 à 137; l'hon. M. Watson, 128; l'hon. M. Tessier, 128; l'hon. M. Boyer, 130; l'hon. M. David, 131; l'hon. M. Power, 133; l'hon. M. Fowler, 133; l'hon. M. Michener, 124; l'hon. M. Bostock, 136; l'hon. M. McMeans, 137—adoptée.

N

- Nouveaux édifices du Parlement—demande de renseignements sur les—l'hon. M. Nicholls, 10-17; l'hon. sir James Lougheed, 17; l'hon. M. Watson, 17.

P

- Privilège, question de—*re* télégramme publié dans la "Montreal Gazette", l'hon. M. Nicholls, 154.
- Prince de Galles, visite du, au Sénat—l'hon. sir James Lougheed, 380.
- Pension des employés du Service civil—*re* le cas de feu M. Lemieux—remarques, l'hon. M. Power, 228; l'hon. M. Casgrain, 229; l'hon. M. Poirier, 229.
- Prochaine session du Parlement—*re* la—l'hon. M. Turriff, 416; l'hon. M. Boyer, 416; l'hon. M. Smith, 416.
- Prorogation du Parlement—sanction de bills par Son Excellence le Gouverneur général et discours de clôture par ce dernier, 458-459.

R

- Rédaction des bills—*re* nomination d'un comité mixte—l'hon. M. Belcourt, 416; l'hon. sir James Lougheed, 416; l'hon. Président, 416; l'hon. M. Béique, 417; l'hon. M. Dandurand, 417; l'hon. M. Bostock, 417.
- Renseignements demandés—*re* remaniements ministériels—l'hon. M. Bostock, 57; réponse, l'hon. sir James Lougheed, 57; l'hon. M. Dandurand, 58; l'hon. M. Tessier, 58.
- Télégramme de T. Kelly Dickinson—renseignements demandés concernant le—l'hon. M. Mc-

R—Suite.

- Sweeney, 416—remarques, l'hon. M. Murphy, 416; l'hon. président, 416; l'hon. M. Bradbury, 416; l'hon. M. Tessier, 416.

S

- Sanction royale de trois bills, savoir:
Loi modifiant la loi des élections partielles fédérales, 1919, 183;
Loi modifiant la loi de naturalisation, 1919, 183;
Loi modifiant la loi de la Commission du commerce, 183.
- Séances du matin du Sénat, motion, l'hon. sir James Lougheed, 215.
- Sénateurs, présentation de nouveaux:
L'honorable Gerald Verner White, 367;
L'honorable William Proudfoot, 389.
- Session du Parlement, ouverture de la (deuxième session, 1919)—avis donné par l'hon. Président, et discours du Trône, 1.

T

- Traité de paix et sa ratification—avis de motion pour la prise en considération du, l'hon. sir James Lougheed, 2; l'hon. M. Bostock, 2; l'hon. M. Belcourt, 2. (Voir lettre M.)